Listopad-Grudzień 1922 CENA 300 MKP.

Konto czekowe P. K. O. Warszawa 170044

ŻEGLARZ POLSKI

czasopismo miesięczne

Le navigateur polonais The Polish sailor

poświęcone sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej

Rok wydania pierwszy | Nr. 12 | Grudzień 1922

Numer sejmowy

TREŚĆ NUMERU:

Wydawca J. R. KLEJNOT

Redaktor odpowiedzialny KAZIMIERZ PURWIN.

Redakcja i administracja: Gdańsk, Brotbänkengasse nr. 14

Filja polska: Tczew, ulica Hallera nr. 17

Predpłatę przyjmuje się przez filję polską w Tczewie przek. poczt. lub wpłacając na konto P. K. O. Warszawa 170044

Warunki prenumeraty podajemy na następnej stronicy.

Cena drobnych ogłoszeń 200 mkp. za wiersz nonparelowy, większe według umowy.

Rękopisy nadsyłać należy pod adresem filji polskiej w Tczewie, ul. Hallera nr.17.

Skład dla sprzedaży w handlu księgarskim WARSZAWA KSIĄŻNICA POLSKA, Nowy Świat 59 i jej filja we LWOWIE, ulica Czarnieckiego 12. Sprzedaż w GDAŃSKU: Księgarnia Towarzystwa „RUCH", Rynek Kaszubski 21. Na Województwo Poznańskie skład główny księgarnia IDZIKOWSKIEGO, BYDGOSZCZ, ul. Gdańska 16-17.

Numer następny 15-go listopada. **Żądać w kioskach na dworcach kolei polskich**

Od 1-go stycznla roku 1923 „ŻEGLARZ POLSKI“ będzie się ukazywał jako pismo **bogato ilustrowane i na lepszym papierze.**

Każdy numer pisma będzin zawierał wykonane z artystycznych zdjęć foograficznych, liczne ilustracje, celem których będzie:

uprzystępnić i rozpowszechnić wiedzę o morzu w kraju.

Prenumerata I na dobrym glansowanym papierze, przesyłka pod opaską: na rok 3600 mk., na pół roku 1800 marek, na kwartał 900 mk. Cena numeru w pojedyńczej sprzedaży 400 mk.

Prenumerata II na wyborowym kredowym papierze, przesyłka pod opaską poleconą: na rok 7000 mk., na pół r. 3600, na kwartał 1800 mk. Prenumerata zagranicę (I) dolar rocznie, (II) dwa dolary rocznie.

WSZYSCY PRENUMERATORZY ROCZNI „Żeglarza Polskiego“ na rok 1923, którzy wpłacą prenumeratę przed 10 stycznia, otrzymają wraz z 1-szym numerem pod opaską poleconą BEZPŁATNIE „Kalendarz Żeglarza Polskiego na rok 1923“, o obfitej treści fachowej, (książka podręczna żeglarska, wojenna i handlowa, oraz dla sportowców wodnych) cena którego w spredaży księgarskiej będzie wynosiła 1000 mk.

Konieczność dania naszym czytelnikom numeru, któryby obejmował całokształt zagadnienia portowego zmusiło do połączenia drugiego numeru listopadowego z grudniowym w jedną całość. Jeszcze raz zwracamy uwagę naszych Szan. Czytelników, iż ukazało się w r. 1922 ogółem 12 numerów w czem uzupełnienie lipcowe i numer wyborczy były zmniejszone, zaś N- N- czerwcowy i grudniowy — zwiększone.

Zwracamy uwagę wszystkich przyjaciół naszego pisma na konieczność rozpowszechniania i polecania go wszystkim żywiej myślącym obywatelom ciężko walczącej o byt Ojczyzny Naszej. Cel wydania pisma będzie chybiony i wszelkie wysiłki gotowych do poświęceń jednostek pójdą na marne jeśli „Żeglarz Polski“ nie zdoła zaszczepić szerszym warstwom Rodaków zainteresowania sprawami żeglugi i morza. Bez żeglugi i morza istnienie Państwa jest niemożliwe.

Od redakcji.

Kończymy rok pierwszy porównaniem stanu naszej młodej marynarki handlowej z listopada 1921 r. i z listopada roku bieżącego:

Wówczas mieliśmy:

1 statek szkolny żaglowo motorowy „Lwów“ i 1 parowiec drewniany „Kraków“ o pojemności 240 ton netto.

Obecnie posiadamy oprócz rządowych „Lwowa“ i parowca „Kaszuby“ następujące parowce żelazne lub stalowe:

„Wisła“, „Wawel“, „Warta“, „Bug“, t-wa Żegl. Morskiej „Sarmacja“, „Wilno“, „Toulon“, „Nice“ — p. Dunina Slepsa, „Gdynia“ — t-wa Żegl. Morsk. „Lechja“. „Hanamet“ p. Grünblatta (Władywostok).

Oprócz tego małe statki: „Gazolina“, szkuner żaglowo-motorowy t-wa produc. nafty, parowiec przybrzeżnej żeglugi „Monika“ i „Ajaks“ t-wa żegl. „Gryf“, par. „Abdank“ B-ci St. i A. Leszczyńskich i szereg mniejszych motorowców, należących do T-wa Przybrzeżnej Żeglugi w Gdyni, firmy „St. i A. Leszczyńscy“, t-wa „Gryf“. Dodając do tego żaglowce kabotażowe z Rewy, należące do dzielnych i doświadczonych na morzu rybaków naszych, otrzymamy całokształt naszej młodej, walczącej z brakiem kapitału a jeszcze więcej z brakiem zrozumienia w kraju marynarki handlowej.

Ruchliwości nikt nie może odmówić naszej młodej marynarce. Statków t-wa „Gryf“ było wszędzie pełno na wybrzeżu tego lata, tak że letnik polski i turysta mógł się przekonać, że nie kto inny jak Polacy stają się dorożkarzami morza w zatoce gdańskiej. Zasługa to energicznych braci Leszczyńskich, ruchliwego i oddanego sprawie kpt. Jana Tomaszewskiego, i dyrekcji Banku Przemysłowców w Gdańsku, że uruchomiono linję polską żeglugi przybrzeżnej pomiędzy Gdańskiem, Sopotem, Gdynią i Helem. Tem więcej się dziwimy pogłoskom, iż statki mają być sprzedane, mimo że przepełnienie wszystkich statków „Gryfa“ było widoczne. Bijemy w wielki dzwon! Linja „Gryfa“ nie może zniknąć; musi albo powstać nowa linja pod biało-czerwoną banderą, albo „Gryf“ ma być odpowiednio zorganizowany do utrzymania a nawet do niezawodnego powiększenia ruchu. Ruch osobowy na wybrzeżu bowiem przyjmuje niebywałe rozmiary, i staje się prawdziwą letnią pielgrzymką nad brzegi polskiego morza.

O większym znacznie zakroju a mniejszym dla kraju znaczeniu jest już obecnie praca na Bałtyku i morzu Północnem parowców t-wa „Sarmacja“. Ostrożny i umiejący skoncentrować się w jednym kierunku jego główny dyrektor, p. Nowotny, posyła coraz liczniejsze statki nie tylko do portów Danji, Anglji, Łotwy, ale też do Francji, a na Bałtyku do Estonji i nawet do Rosji Sowieckiej. Z wielkiem uzasadnieniem przypuszczać można, iż w r. 1923 „Sarmacja“ podwoi ilość swych okrętów i zwiększy przy tem kilkakrotnie swój tonaż.

Parowce wyżej wymienione, należące do p. Dunina-Slepsa, mają być przyprowadzone do Gdańska z morza Śródziemnego i posiadają konstrukcję, dzięki której nadają się znakomicie do przewozu drzewa. A ponieważ wywóz drzewa przez Gdańsk wzrasta ciągle, więc i temu armatorowi prorokujemy jak najpomyślniejszy dalszy rozwój jego taboru okrętowego.

Bardzo doniosłem zjawiskiem w życiu naszej młodej marynarki handlowej były dwie podróże okrętu szkol-

nego „Lwów“ na zachodnie brzegi Anglji; prowadził go marynarz wysokiej fachowej wiedzy kpt. T. Ziółkowski, podróże odbyły się nadzwyczaj pomyślnie. Przewóz ładunku pokrył wydatki na okręt szkolny. 'Załoga „Lwowa“ spotkała się z uznaniem w Anglji, serdecznością we Francji i niekłamaną sympatją i gościnnością w Danji. W roku przyszłym, jak już pewne poszlaki na to wskazują, udać się ma „Lwów“ do portów Stanów Zjednoczonych, zapuszczając się prawdopodobnie wpierw z pomyślnemi wiatrami daleko na południe, do Rio de Janeiro. Oby jak najpomyślniej odbyła się ta pierwsza podróż zaocetaniczna pod banderą polską.

O ile piękne są widoki rozwoju naszej marynarki handlowej nawet mimo obojętności rządu i sejmu dla sprawy popierania przewozów morskich, o tyle sprawa portowa stoi źle. Nie mając portu, nie możemy się rozwijać. Uchwalenie dwumiljardowego kredytu na dalszą budowę portu w Gdyni jest jedynym snopem światła zniconem w ciemną otchłań niezrozumianej jeszcze należycie i źle bronionej sprawy portowej.

Co oświetlił jednak ten snop światła prócz pewnych szczerych chęci? Czy istnieje gdzie należy zrozumienie całokształtu polityki portowej, czy tylko błędne przekonanie, że budowa portu w Gdyni wystarczy, ażeb yprzestać być Abesyną Europy?

Bowiem w niczem się nie zapowiada energiczniejsza polityka w delcie Wiślanej. Idziemy po linji najmniejszego oporu, jak za Władysława IV-go, dajemy się odpychać **tylko** na piaski Helu i Gdyni, a zapominami o tem, robili mądry Stefan Batory i dzielny Weicher, którzy zrozumieli, że poza ujściem Wisły niema wyjścia na morze. Nam potrzeba umiejętnej polityki Zygmunta Augusta, ulubieńca północy, zaostrzonej prostolinijnością Batorego, a nie przywiązania do pozorów potęgi, która wyjałowiła dążenie Polski na Bałtyk, podczas panowania pierwszego i ostatniego z Wazów. Niestety jeszcze nie widzimy należytej jędrności i zagłębienia istoty rzeczy w naszym narodowym dążeniu ku morzu. Patrzy nasz letnik, zachęcony „Wiatrem od morza“ na szare fale Bałtyku, a chociaż nieraz jeszcze traktuje to morze tylko jako dużą wannę do kąpieli słonych, przysiądz gotów, że tu na „otwartym morzu“, poza Wisłą, ma powstać wielki port Rzeczypospolitej. Ma to zresztą swoje dobre strony, bo gdyby nie to, — wogóle byśmy nic jeszcze do dziś dnie nie budowali dla marynarki.

Czy port morski w Brukseli otworzy oczy naszej opinji publicznej na konieczność portu morskiego w Tczewie?

Gazety zagraniczne przyniosły liczne szczegóły otwarcia kanału morskiego i portu morskiego w Brukseli. Kanał ma długość 30 klm., wchodzi do Skaldy, a Skalda wpływa do Holandji i stąd do morza. Morskie statki, płynęce do Brukseli, idą 60 klm. w wewnętrznych wodach Holandji, poczem jeszcze 60 klm. belgijskim biegiem Skaldy i kanałem, mijając Antwerpję.

W ten sposób już trzy porty belgijskie, mające wyjście przez Holandję, rzeczne lub kanałowe, — a mianowicie Antwerpja — dziś największy port na lądzie europejskim, większy od Hamburga, Gandawa, drugi port Belgji i otwarta świeżo dla ruchu morskich statków Bruksela, wołają do nas: budujcie kanał morski do Tczewa!

Wszelkie precedensy międzynarodowo-prawne leżą już w wyjściach tych portów w Holandji. Kiedyś Holendrzy zamykali wyjście z Antwerpji łańcuchem poprzez rzekę, ale było to w wieku 18-ym. Napoleon otworzył Antwerpji na zawsze wyjście na morze.

Decyzja w sprawie zezwolenia na budowę kanału spoczywa w Radzie Portu, lecz w razie rozbieżności zdań decyduje Liga Narodów. Przykład i historja belgijskich wyjść portowych przez Holandję niewątpliwie spowoduje rozwiązanie sporu na naszą korzyść.

Gdynia - Tczew.

Natychmiast po wydrukowaniu artykułu p. inż. Wendy w czasopiśmie „Przemysł i handel“ i rozesłaniu tegoż artykułu w osobnej odbitce, udaliśmy się do redakcji „Przemysłu i Handlu“ z prośbą o nadesłanie nam pewnej ilości egzemplarzy dla dostarczenia naszym stałym prenumeratom w interesie wszechstronnego oświetlenia sprawy, ażeby czytelnicy nasi mogli mieć przed oczami argumentację zwolenników Wielkiej Gdyni. Ponieważ redakcja „Przemysłu i Handlu“ uprzejmie zawiadomiła nas, iż nie posiada rzeczonych odbitek, pozwalamy sobie umieścić artykuł p. inż. T. Wendy w całości, prowdząc równolegle kontrargumentację. Artykuł drukujemy bez najmniejszych zmian lub skrótów; jedynie rozstrzelenia i tłuste druki zastosowane przez nas mają zwrócić uwagę czytelnika na to, co uważamy za wymagające uwagi, wzgl. sprostowania w artykule p. T. Wendy, głównego kierownika robót w Gdyni.

W sprawie wyboru miejsca pod budowę portu morskiego.

(Gdzie mamy budować port morski — w Tczewie. Gdyni, czy zatoce Puckiej?)

W chwili obecnej, kiedy Sejm Ustawodawczy uchwalił ustawę o budowie portu w Gdyni, zwrócił uwagę fakt, że prasa wystąpiła z ożywioną polemiką na temat, gdzie mamy budować nasz port morski. Powodem tego wystąpienia jest niezawodnie uporczywa propaganda na rzecz budowy portu w Tczewie, prowadzona przez p. J. Klejnot-Turskiego w „Żeglarzu Polskim“ i na różnych posiedzeniach, ostatnio w sejmiku powiatowym w Tczewie i w „Memorjale“ pod ty-

Odpowiedź redakcji „Żeglarza Polskiego“.

W samym podtytule widzimy błędne założenie: że mamy budować **albo** w Gdyni, **albo** w Tczewie. Tymczasem pytanie poprawne byłoby: gdzie mamy budować **główny port handlowy** morski Polski. Odpowiedź nasza brzmi: pod Tczewem, jak najbliżej kraju, z połączeniem z drogami wodnemi, a w Gdyni jak najprędzej budować port zapasowy i wojenny, lecz w każdym razie nie wielki port handlowy dla stałego ruchu.

Sejm Ustawodawczy uchwalił najwyraźniej ustawę o budowie „portu mniejszych rozmiarów“ w Gdyni, czyli, że wyjaśniać sprawę nie tylko nie jest za późno, lecz należy pobudzić naszych ekonomistów, techników i mężów stanu do poważnego rozważenia sobie: gdzie ma powstać **wielki** port handlowy własny.

Występował również w ostatniej dobie ponownie za kanałem tczewskim inżynier T. Tillinger w szeregu

tułem: „Kanał morski do Tczewa“, obficie rozesłanym do różnych osób i władz z prośbą: „Po przeczytaniu rozpowszechniać dalej“.

Ponieważ opinja publiczna z powodu tych wystąpień może być wprowadzona w błąd co do właściwości zamierzonych przedsięwzięć w Gdyni, zmuszony jestem dać krótkie wyjaśnienie.

Niekorzystne warunki dostępu do morza, w jakich znalazła się Polska po odzyskaniu Pomorza, skierowały wysiłki ludzi, pojmujących doniosłość tego zagadnienia, ku wynalezieniu drogi, za pomocą której możnaby usunąć powstałe trudności.

Zrodziła się myśl założenia własnego portu, która poszła w dwóch kierunkach, w kierunku rzeki Wisły i w kierunku polskiego wybrzeża morskiego.

Idea budowy portu morskiego w Tczewie i połączenia go z Gdańskiem za pomocą kanału morskiego była zainicjowana przez inż. T. Tillingera w r. 1919, zaś b. Minister Robót Publicznych, Kędzior, na posiedzeniu Komisji Sejmowej w r. 1920 przedstawił projekt portu morskiego w Tczewie i połączenia go z morzem za pomocą pogłębienia rz. Wisły.

Jednak pogłębienie rz. Wisły do rozmiarów, niezbędnych dla statków morskich za pomocą bagrowania jest technicznie niewykonalne i mogłoby być urzeczywistnione tylko za pomocą szluzowania rz. Wisły na przestrzeni między Tczewem i jej ujściem, co byłoby bardzo kosztowne i trudne do wykonania ze względu na wielkie zmiany poziomu wód, na rumowisko, jakie niesie Wisła, i na zimowe lody. Dlatego myśl połączenia Tczewa z morzem za pomocą uogłębienia Wisły musiała być zaniechana, natomiast u t r z y m a ł a się idea połączenia Tczewa z morzem za pomocą kanału morskiego, przecinającego terytorjum W. M. Gdańska.

M o ż l i w o ś ć z a ł o ż e n i a p o r t u m o r s k i e g o n a l e w y m b r z e g u W i s ł y pod Tczewem b y ł a n a s t ę p n i e z b a d a n a i **stwierdzona** p r z e z n i ż e j p o d p i s a n e g o, który był delegowany na miejsce przez Hinistra Robót Publicznych w kwietniu 1920 r.

Delegacja ta miała charakter więcej teoretyczny, niż praktyczny i była skierowana głównie w stronę portu Gdańskiego celem zbadania warunków jego rozwoju na przyszłość, albowiem w pierwszej połowie r. 1920, przed najściem bolszewików, pod wpływem Traktatu Wersalskiego byliśmy przekonani, nie tylko my, ale i gdańszczanie, że port Gdański przejdzie całkowicie w polskie posiadanie, coby nam w zupełności na razie wystarczyło.

Dlatego też myśl nasza była skierowana głównie na port Gdański i niżej podpisany sporządził szkicowy projekt rozszerzenia portu Gdańskiego do rozmiarów obrotu rocznego 12 milj. tonn, co przewyższa obrót największych portów europejskich, za wyjątkiem Londynu i Hamburga i wykazał, że port Gdański ma tak korzystne warunki rozwoju, że w razie potrzeby, mógłby być rozszerzony nawet do rozmiarów największego portu światowego.

Dalszy rozwój wypadków i trudne położenie, w jakiem znalazła się Polska wskutek najścia bolszewików, doprowadziły do zawarcia z Wolnem Miastem Gdańskiem konwencji w dn. 15 listopada 1920 r., której mocą zarząd portem Gdańskim przeszedł do tzw. Rady Portu, Portu, Gdańsk niczem nie jest lepszy dla Polski, niż każdy inny port obcy.

Myśl założenia portu na własnem wybrzeżu morskiem powstała niezależnie od ukształtowania się stosunków z W. M. Gdańskiem i od wyników konwencji. Studja portowe przeprowadzono latem 1920 r. Zbadane zostało szczegółowo całe nasze wybrzeże morskie, poczynając od jeziora Żarnowieckiego, a kończąc na granicy Wolnego Miasta pod Sopotem, i okazało się, że najlepszem miejscem do budowy portu jest Gdynia.

artykułów i w najbliższym czasie wystąpi, o ile wiemy, z nowym materjałem. Występował inż. Fr. Fojut, (jego zdanie przytaczamy niżej); w kołach fachowych i urzędowych, jak również sejmowych kanał tczewski ma licznych przekonanych zwolenników.

O wprowadzeniu w błąd nie może być mowy.

Utrzymala się, lecz została przez autora artykułu niesłusznie pogrzebana.

Nasze zdanie jest odmienne: gdybyśmy nawet posiadali Gdańsk, musielibyśmy budować kanał do Tczewa ze względów ekonomicznych (wciągnięcie punktu przeładunkowego, przybliżenie morza o 30 klm. do kraju), strategicznych (możliwość ostrzeliwania składów gdańskich od strony morza) i politycznych (uniezależnienie się od niepatrjotycznej ludności).

Więc początkowo zaniechano „możliwego“ Tczewa dla rozbudowy wielkiego Gdańska (na 12 mil. ton, — kosztami Polski!)

Wybór ten jest nietrudny, gdyż Gdynia tak jasno wyróżnia się z pomiędzy innych miejscowości naszego wybrzeża, że fachowcowi, gdy spojrzy na mapę morską, miejsce to rzuca się wprost w oczy. To też właściwość tego wyboru stwierdzili nie tylko fachowcy polscy, ale i cudzoziemscy, jak np. gen. inż. Raynal, który był specjalnie delegowany do Gdyni przez rząd francuski.

Port można przy dzisiejszych środkcah technicznych zbudować na Bałtyku w każdym punkcie wybrzeża. Jednak fachowiec-ekonomista (a nie technik) orzec musi, czy gospodarczo taki port handlowy jest korzystny.

Reda naprzeciwko Gdyni uważana jest oddawna za najlepszą w zatoce Gdańskiej. Gdy statki, idące do Gdańska, nie mogą z powodu burzy wejść do portu, stają na redzie Ggdyńskiej. Zalety tej redy są bardzo duże: jego obszar wystarcza dla postoju kilkudziesięciu statków o największem zanurzeniu; głębokość morza, która w odległości 1 klm. od brzegu wynosi 10 m., dochodzi stopniowo do 20 m. na odległości 4,5 klm. od brzegu, co pozwala statkom różnego zagłębienia wybrać miejsce najodpowiedniejsze dla postoju na kotwicy; półwysep Hel ochrania redę i wejście do portu od działania wielkiej fali z otwartego morza; grunt dna jest kotwiczny; ruch piasków wzdłuż brzegu jest tak nieznaczny, że zamulenia i zapiaszczenia redy nie należy się zupełnie obawiać; morze przy Gdyni nie zamarza, a kra lodowa, idąca z zatoki Puckiej, omija miejsce redy, idąc przeważnie wzdłuż brzegu półwyspu Hel.

Nie odpowiada rzeczywistości: dobrze ukrytem jest jedynie stanowisko za półwyspem Hel, a nie reda w Gdyni.

Odpowiada rzeczywistości i nie było nigdy kwestjonowane. Prywatne, pod wpływem niemieckim, plotki, że Gdynia się zapiaszcza, że port jest technicznie niemożliwy, są bezpodstawne i muszą być szeroko i energicznie zwalczane.

Do tego należy dodać, że i warunki terenu dla budowy portu w Gdyni są bardzo korzystne. Wklęsła forma wybrzeża sprzyja łatwemu wykorzystaniu przestrzeni wodnej. Wskutek naturalnych znacznych głębokości stosowne pogłębienie awanportu wymaga niewielkich robót, a koszt ich zmniejsza się przez to, że grunt nadaje się do refulowania. Powierzchnię terenu na przestrzeni 300 ha tworzą torfowiska głębokości do 6 m.; pod nimi leży piasek. Warunki te są b. dogodne przy tworzeniu basenów portowych.

Tylko częściowo!
Z rozmaitych względów awanport w Gdyni jest więcej potrzebny niż wszystko inne.

Pod wwzględem komunikacyjnym Gdynia leży najbliżej środka kraju ze wszystkich miejscowości polskiego wybrzeża, a połączenie wodne Gdyni z krajem jest możliwe tranzytem przez Gdańsk za pomocą odpowiednich statków rzecznych, gdyż odległość Gdyni od Gdańska wynosi zaledwie 16 klm.

Że Gdynia leży bliżej kraju niż Puck lub Rozywie, nie może służyć jako argument przemawiający za rozbudową jej zamiast Tczewa, który leży bliżej kraju niż Gdynia o całe 54 klm. koleją, a 70 klm. wodą.

Dystans kolejowy z Warszawy do Gdyni jest tylko o 21 klm. większy, niż do Gdańska. Gdynia położona jest w 2 klm. od istniejącej st. kolejowej i ma już potrójne połączenie kolejowe, a mianowicie: z Pomorzem i Niemcami przez Redę, z Poznańskiem i b. Królestwem przez Kokoszki i z temi samemi stronami przez Gdańsk.

Potrójne to połączenie składa się z pojedyńczej, jednotorowej linji z Wejherowa do Gdańska (uchodzi dla autora za dwa) i nie nadającej się do handlowego ruchu strategicznej bocznicy Gdynia—Kokoszki, o czem będzie mowa w osobnym artykule.

Reasumując powyższe widzimy, że rząd: 1) zbadał istniejący port w Gdańsku, 2) wykazał możliwość założenia portu w Tczewie i 3) wybrał miejsce pod budowę portu w Gdyni.

Dlaczego nie czytamy: 3) wybrał miejsce pod budowę portu zapasowego mniejszych rozmiarów w Gdyni, i 4) rozpoczął w Radzie Portu kroki, by wezwała senat gdański do wywłaszczenia ziemi na trasie kanału Neufähr—granica polska? Komu zawdzięczamy, że tego **jeszcze nie czytamy?**

Poza projektami rządowemi w r. 1921 zjawił się jeszcze jeden projekt budowy olbrzymiego portu w zatoce Puckiej z przekopem półwyspu Hel i budową wielkiej tamy, odgraniczającej zatokę Pucką od zatoki Gdańskiej pomysłu inż. Rafalskiego i posła Hausnera.

Posiadamy zatem 3 projekty budowy portu: w Tczewie, w Gdyni i w zatoce Puckiej.

Aby się przekonać o ich wartości, musimy je porównać, przytem zwrócić należy uwagę na fakt, że obrońcy projektów budowy portu w Tczewie i w zatoce Puckiej mają specjalnie na myśli powstanie przyszłego wielkiego portu Rzeczypospolitej, a projekt rządowy traktuje Gdynię, jako pewnego rodzaju niezbędne dopełnienie Gdańska, które ma grać rolę taką samą względem niego, jaką w Niemczech gra Bremerhafen dla Bremy i Cuxhafen dla Hamzurga i które jest tem więcej cenne, że leży na własnem wybrzeżu morskiem i otwiera nam niezależny dostęp do morza.

Projekt budowy portu w zatoce Puckiej wcale nie jest ekonomicznie uzasadniony. W tem jego podobieństwo do projektu wielkiego handlowego portu w Gdyni.

Tylko nie dopełnienie Gdańska, lecz dopełnienie **Tczewa,** gdyż Gdańsk jest sam wysunięty i porównywany z Hamburgiem i Bremą, odległymi po 120 klm. od morza być nie może.

Zarzut przypisywany Rządowi, jakoby utrzymywał politykę popierania i rozwijania Wielkiej Gdyni, jest niesłuszny i na niczem nieoparty. Projekt portu, sporządzony został wprawdzie na obrót 6 milj. ton rocznie, lecz każdy racjonalny projekt budowy portu musi być skonstruowany według takiego planu, aby dalszy jego rozwój był możliwy i planowy, gdyż inaczej mógłby być narażony w przyszłości na kosztowne przeróbki. Dodać trzeba, że obrót 6 milj tonn rocznie nie jest zbyt wielki w porównaniu z obrotem przyszłego wielkiego portu Rzeczypospolitej, który może dosięgnąć cyfry 20 milj. t., o ile będzie skoncentrowany w jednym porcie.

Że nie rząd, lecz ci, co ukrycie spekulują na ziemi pod osłoną Wielkiej Gdyni, starają się o wytworzenie zupełnie jednostronnej opinji, — widać z tego, że się usiłuje zmusić do milczenia o Tczewie tych, którzy zrozumieli nie tylko „możliwość", ale i konieczność natychmiastowej budowy kanału do Tczewa. Niesłychane, ale prawdziwe!

Port w Tczewie pod względem technicznym, pomijając koszta, ma ten duży brak, że Tczew musi być połączony z morzem za pomocą głębokiego kanału morskiego długości 28 klm., który podczas zimowych miesięcy stanowić będzie poważną przeszkodę dla żeglugi z powodu lodów.

Koszta kanału morskiego do Tczewa 8-metrowego stanowią zaledwie ułamek kosztów budowy Gdyni na obrót 6 mil. ton rocznie. Co do zamarzania, patrz niżej.

Pod względem gospodarczym projekt ten ma dużo zalet, Tczew leży bowiem bliżej środka kraju niż Gdańsk i leży nad Wisłą.

Ten to czynnik gospodarczy zadecyduje o tem, że w Tczewie a nie w innym punkcie musi się rozwinąć morski port handlowy Polski.

Z morzem można połączyć Tczew dwojako: via Gdańsk, lub pozostawiwszy Gdańsk na zachód od kanału w 8—10 klm. Tylko połączenie Tczewa z morzem via Gdańsk można uważać za możliwe, gdyż bezpośrednie połączenie z morzem kwestjonowałoby wogóle egzystencję Gdańska, która oparta jest na polskim hinterlandzie.

Moment „Gdańsk nie pozwoli", nie możemy stawiać poważnie. Gdańsk może stworzyć sobie i stworzy drugi port między kanałem a miastem, na Martwej Wiśle. Uzyskując przez to drugie wejście przez Neufähr i przez składowanie, dokowanie i tranzyt widoki pomyślnego własnego rozwoju, Gdańsk nie będzie miał d e c y d u j ą c y c h argumentów, by sprzeciwić się budowie kanału przez Neufähr.

A jeżeli tak, to zachodzi pytanie, czy teorja porównawcza tańszych frachtów, która prowadzi do wniosków o rozkwicie portów, leżących dalej od morza i zamieraniu portów wysuniętych, która w zastosowaniu do Tczewa i Gdańska stanowi właściwie istotę całego zagadnienia budowy portu w Tczewie, osiągnie swój cel? Powoływanie się bowiem na takie przykłady jak Hamburg, Brema, Amsterdam, Antwerpja, Rotterdam, Petersburg nie jest przekonywające. Tu o ruchu portowym decydowały nie frachty, lecz fakt istnienia tych wielkich środowisk portowo-handlowych. Zapytaćby należało, dlaczego naprzykład Holendrzy nie zbudowaliby portu w Utrechcie, który leży znacznie bliżej środka kraju niż Amsterdam, lub dlaczego Antwerpja nie jest wciągnięta głębiej w środek kraju, a port Petersburski nie został zbudowany na Ładodze. Odpowiedź jest jasna, bo kanał Petersburski był budowany dla Petersburga i nikomu nie przyjdzie na myśl przenosić istniejących wielkich portów morskich — w głąb kraju.

Wszystkie te środowiska portowo-handlowe były niegdyś mniejsze od Tczewa i miały na drodze do morza niegdyś 2, a niektóre nawet mniej niż metr wody!

Port w Utrechcie nie powstał dlatego, że Utrecht nie posiada dobrego połączenia ani z morzem ani z Renem, import zaś olbrzymi przez Holandję do Niemiec idzie Renem. Amsterdam jest portem składowym w pierwszym rzędzie i jako takowy wciągnięcia znacznego nie potrzebuje. Natomiast Rotterdam leży na dolnym Renie w nieco większej odległości od morza niż Tczew od ujść wiślanych. Dlaczego nie wciągnięto portu tego wyżej? Odpowiedź: 1) dlatego, że kabotażowe statki mogą podnosić się rzeką aż do Niemiec, 2) że Rotterdam jest również portem składowym, a nie tylko importowym, i dlatego zbytnie oddalenie się od morza byłoby niekorzystne.

Antwerpja nie jest wciągnięta jeszcze głębiej, gdyż wymagałoby to zastosowania wielkich szluz. Z tej też przyczyny nie projektujemy portu w Grudziądzu, lecz tylko w Tczewie, gdyż jest to najbliższy kraju punkt, w którym statki mogłyby jeszcze stać na poziomie morza. Pod tym względem warunki w Tczewie byłyby lepsze niż w Antwerpji, Rotterdamie, Londynie, Hamburgu, nie mówiąc już o Bremie, Królewcu, Petersburgu.

Ostatnia wiadomość o otwarciu kanału 6,5 metrowego ze Skaldy powyżej Antwerpji do Brukseli jest odpowiedzią, że w bogatym kraju konieczność szluzowania nie jest przeszkodą do wciągania portów w głąb kraju.

Nie został zbudowany, gdyż żaglowce za Piotra I nie mogły skutecznie walczyć z prądem Newy, i progi i bystrza w środkowym biegu tej rzeki były przeszkodą. Zresztą w epoce żaglowców porty wysunięte prosperowały lepiej niż dziś (patrz „Kanał morski do Tczewa").

Nie znamy przykładu, aby za pomocą kanału morskiego łączono miejscowość leżącą o kilkanaście klm. bliżej środka kraju (jak Tczew), niż istniejący port i położone przy nim duże miasto (jak Gdańsk).

Przyjmując to wszystko pod uwagę i mając na względzie opłaty portowe, jakie musielibyśmy tak czy inaczej ponosić w porcie gdańskim, oraz pewne trudności żeglugi w kanale, być może cały ten projekt nie doprowadziłby nas do celu, t. j. do osiągnięcia oszczędności na frachtach, a przyczyniłby nam dużo kosztów i wielkich trudności ze strony Wolnego Miasta i Ligi Narodów.

Projekt portu w Tczewie ma jeszcze jedną złą stronę, o d d a ł a n a s o d r z e c z y r e a l n y c h i zwraca siły i energję w stronę zajmowania się już obecnie sprawami, które należą do przyszłości.

Port w zatoce Puckiej. Pomysł ten wzbudza wprawdzie zaciekawienie, lecz nie może być traktowany poważnie ze strony fachowej.

Przekop półwyspu Hel naruszyłby równowagę naturalnego porządku przenoszenia się piasków morskich wzdłuż półwyspu i egzystujące prądy morskie zanosiłyby piaskiem wejście do portu, tak jak to ma miejsce we wszystkich portach morza Bałtyckiego bezpośrednio przy nim położonych.

Połączenie kolejowe tego portu z lądem szłoby po wielkiej tamie, oddzielającej zatokę Pucką od zatoki Gdańskiej. Na tamie musiałby być zbudowany most dla przejścia okrętów. Pod mostem tworzyłyby się bardzo silne prądy podczas zmian poziomów wody w obu zatokach. Takie prądy tworzyłyby się również przy wejściu do portu, o ileby terytorjum wodne portu było połączone z zatoką Pucką.

Pomijając powyższe względy i ogrom kosztów budowy takiego portu, racjonalność jego egzystencji zbija zupełnie ten najważniejszy argument, że odległość jego od środka kraju byłaby możliwie największa.

Jak widać z powyższego, nie pozostawało Rządowi nic innego, jak trzymać się na wyborze budowy portu w Gdyni, który nie przesądza miejsca budowy przyszłego wielkiego portu Rzeczypospolitej, jest najtańszy, nadaje się do niezwłocznego wykonania i jest tak, czy inaczej niezbędny dla Państwa, co przyznają jednomyślnie nawet przeciwnicy Wielkiej Gdyni.

W razie wejścia przez Neufaehr nie ponosilibyśmy żadnych opłat w porcie gdańskim, a opłaty portowe moglibyśmy stosować niższe niż w Gdańsku. Wskutek prostolijności trasy kanału z wyjściem w Neufaehr okręty mogłyby niemal wszystkie zawijać i wchodzić aż do Tczewa bez holowników, w przeciwieństwie do Gdańska, który i pod tym względem byłby kosztowniejszy niż port tczewski.

Inż. Tadeusz Wenda.

Co do Tczewa, to nie jest on przenoszeniem istniejącego Gdańska, tylko przedłużeniem jego na południe, ze stworzeniem jednoczesnem drugiego wejścia do Gdańska. Że przykładów porównawczych nie możemy przytoczyć, — to tylko jest dowodem, że nikt w historji nie miał w samem ujściu jedynej głównej rzeki krajowej małego, niemal zupełnie obcego tworu państwowego, w znacznej mierze nieżyczliwego; niezwykłasytuacja — nieczęsto się spotykające rozwiązanie.

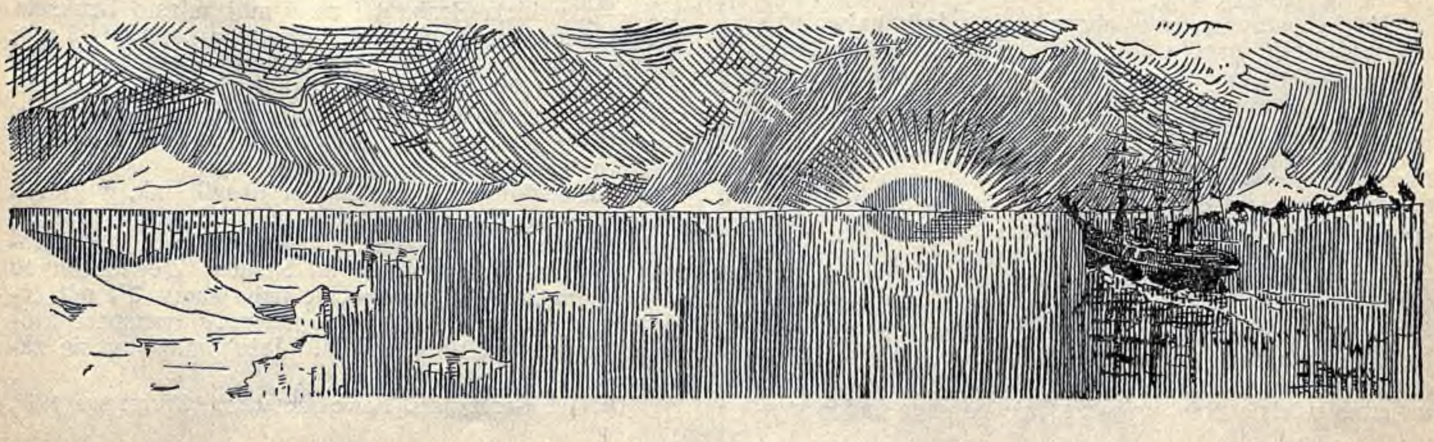
Nie lękajmy się tylko trudności i nie rzucajmy się na rzeczy pozornie lekkie i realne, i nie kroczmy linją najmniejszego oporu, odpychani ja kza Batorego i za Władysława IV od klucza morza, od Latarni wiślanej na dalsze od kraju wybrzeże.

Z większym, jak sądzimy, uzasadnieniem powiedzieć możemy: „projekt Wielkiej Gdyni oddała nas od realnej sprawy kanału morskiego do Tczewa i zwraca siłę i energię w stronę zajmowania się już obecnie... itd.“

Port w zatoce Puckiej uważać musimy za taksamo gospodarczo nieuzasadniony, jak projekt Wielkiej Gdyni.

Im dalej port leży kraju, tem mniejsze ma szanse rozwoju. W sąsiednich Niemczech **ani jeden** port handlowy większy nie leży bliżej morza niż na odległości 40 kilometrów od otwartego brzegu. Wyjątkiem był Gdańsk. Poprawmy to na korzyść Polski, a nie psujmy.

Witamy prowadzenie robót w Gdyni, jednak na ruch najwyżej 500 tys. ton, (port zapasowy), a nie dla stałego ruchu. Potrzebny jest awanport i niewielka przystań. Potrzeby państwa wymagają jak najszybszego powstanie takiego portu. Ale port przystosowany na obrót 6 mil. ton uważamy za nierealny w wysokim stopniu. Pora nareszcie, ażeby nie hamowano akcji przygotowawczej w Sejmie i w Radzie Portu ku przeprowadzeniu kanału morskiego do Tczewa.



Czy projektowany kanał tczewski będzie zamarzać?

Kwestia ta obecnie jest postawiona przez przeciwników kanału morskiego i chociaż sprawa już była wyjaśniona i wytłumaczone zostały sposoby, jakiemi można utrzymać dostępność kanału przez całą zimę, a przeciwnicy tych sposobów nie krytykują, lecz rozpowszechniają nadal swe obawy bez żadnej kontrargumentacji, uważamy za swój obowiązek powtórzyć nasze wyjaśnienia.

Kanał morski do Tczewa, z wylotem w Neufähr i połączeniem, jednem lub dwoma, — pod Tczewem z Wisłą, na wale wiślanym, — byłby śluzami zupełnie zamknięty od kry wiślanej, tak jak śluza w Einlage zamyka od tej kry Martwą Wisłę. Woda w kanale stałaby pod Tczewem na poziomie morza, a brzegi kanału wznosiłyby się nad nią na 3—4 metry. Oczywiście w kanale morskim i w porcie morskim tczewskim kra mogłaby powstać tylko na miejscu, czyli w niewielkiej ilości. Ta kra mogłaby dosięgnąć znacznej grubości tylko w tym wypadku, gdyby odpływ jej do morza był zbyt słaby, lub utrudniony. Należy więc zabezpieczyć odpływanie kry ku wyjściu pod Neufähr. Pamiętać należy przy tem, że kry tej nie będzie wiele, będzie ona wyłącznie pochodzenia własnego, kanałowego.

Przy ciągłym więc ruchu w kanale odlodowców, które utrzymają masę lodową w stanie drobno-połamanym, należy wyprowadzić te masy ku wylotowi kanału, a to uzyskać można jedynie przez sztuczne podniesienie poziomu wód w tczewskim końcu kanału. Uzyskamy to: 1) przez wpust górnej Motławy do południowego końca kanału od strony zachodniej i 2) przez wpuszczanie wody przez dolne bramy śluz wiślanych od strony zachodniej. Rzeczka górna Motława jest bardzo uboga w wodę i wodostanów prawie nie zmienia, wobec czego wpust jej może działać stale, dając minimalny prąd odpływowy i nie niszcząc podwodnych stoków; natomiast wpuszczanie wody przez bramy szluzowe Wisły jest środkiem energicznym i może być stosowane w razie, gdy np. przy wschodnim lub północnym wietrze woda w ujściu Neufähr się podnosi, ażeby w ten sposób utrzymać poziom wody w tczewskim końcu, przynajmniej podczas mrozów, wyżej niż przy ujściu. Skombinowane działanie odlodowców, które będą przepływały cały kanał co pewien odstęp czasu i podnoszenie wody w południowym końcu wystarczy, ażeby kanał pozbywał się stale części swej kry i mógł wobec tego być utrzymany w stanie niezamarzniętym. Będzie to możliwe nawet podczas bardzo silnych mrozów, gdyż kanał jest projektowany prawie idealnie prosty, tak że lód nie będzie miał żadnych przytulisk, a różnica poziomów na korzyść Tczewa może być zawsze utrzymana. Warto zaznaczyć, że lada południowy wiatr (opadanie wody w ujściu, nacisk wiatru na krę kanałową) przy nieznacznej pomocy odlodowców w krótkim czasie oczyści kanał ze wszelkich resztek kry.

Jeżeli zestawimy ten obraz z doświadczeniami poczynionemi w surowe zimy w Gdańsku, to łatwo uznamy i wytłumaczymy sobie znacznie łatwiejszą zamarzalność portu gdańskiego. Istotnie, Wisła Martwa z jej dużemi płaszczyznami prawie nieruchomej wody, wraz ze Szkutową Wodą (Kaiserhafen) i dolną Motławą, również nieruchomą, stanowi jakby wielkie rozgałęzione jezioro stojące, połączone z morzem do trzykrotnie węższym kanałem portowym. Wrazie wahania poziomu wody w ujściu Nowego Portu wąskość kanału portowego i jego fatalny zakręt około 90° poniżej Wisłoujścia uniemożliwiają odejście lodów do morza nawet wtedy, gdy kra jeszcze nie jest gruba i nie zmarza się w większe bryły. A gdy silne mrozy zmrożą szerokie wody dokoła Ostrowia (Holm) w jedno wielkie pole, wówczas nie pomaga żadna praca łamania lodów; zadaniu usunięcia nałamanej kry stoi na przeszkodzie wąskość kanału portowego.

Wobec tego Gdańsk jest w bardzo ostre zimy portem zamarzającym i tylko Nowy Port może być oczyszczany z kry, którą ciągła zmiana wodostanów przy pracy odlodowców rozluźnia i przy południowym wietrze wprowadza na morze. Tczewski port, aczkolwiek znacznie dalej położony, miałby jednak tę zaletę, że zmiana poziomów mogłaby być ręką ludzką regulowana, a każdy powiew wiatru z południowych kwadrantów pozwoliłby skombinowanem działaniem odlodowców i podnoszeniem poziomu w Tczewie oczyścić kanał z kry całkowicie.

Sceptykom, którzy nie wierzą w prawdziwość tej optymistycznej prognozy co do kanału morskiego do Tczewa pozwalamy sobie zwrócić uwagę na prom kolejowy Schivenhorst-Nickelswalde, który funkcjonuje na Żywej Wiśle w pobliżu ujścia prawie bez przerwy przez całą zimę.

Nakoniec wypada tu przytoczyć kanał królewiecki, również w słodkiej wodzie i w klimacie kontynentalniejszym, (średnia t° stycznia i lutego jest dla Królewca o cały stopień niższa *), niż Gdańska), a mimo to Królewiec nie jest uważany za port zamarzający. Dodajmy do tego, że Pregoła, płynąca z terenów jeszcze zimniejszych, daje w Zalewie wczesną i obfitą krę, a Piława jest na skutek swego otwarcia ku NW szczególniej często nawiedzana przez krę wędrującą, utrudniającą wypływanie kry z Zalewu, a przyjdziemy do wniosku, że kanał morski do Tczewa będzie w znacznie lepszych warunkach pod względem kry, aniżeli kanał królewiecki.

Zamarzalny w znacznie mniejszym stopniu aniżeli Gdańsk i Królewiec, — oto treść naszych wywodów względem projektowanego Portu Rzeczypospolitej w Tczewie. Ażeby twierdzić przeciwnie należy wywody te obalić.

Finansowa możliwość budowy kanału tczewskiego.

„Journal de Pologne“, odpowiadając widocznie jakimś zainteresowanym projektem tczewskim Belgijczykom czy Francuzom, zauważył, że kanał morski do Tczewa na razie nie będzie się budował, gdyż rząd nie ma pieniędzy.

Postaramy się wkrótce wykazać, iż Rząd, rozpoczynając niebawem walkę o **możność** budowy kanału w Radzie Portu i w Lidze Narodów, co potrwałoby przy należytej agitacji conajmniej kilka miesięcy mógłby jednocześnie popierać formowanie się Towarzystwa Budowy kanału morskiego i portu morskiego w Tczewie na następujących zasadach:

Zbudowany kanał brukselski długości 30 klm. i głębokości 6½ metr. wykonało „Towarzystwo Akcyjne budowy kanału i portu morskiego w Brukseli“, którego udziałowcami byli: na 10½ milj. franków — rząd, na 14 milj. — prowincja Brabant i na 5 milj. miasto Bruksela. W naszych warunkach z przybliżonego kapitału 25 milj. mk. w złocie 40%, czyli 10 milj. mar. w złocie objąćby mógł rząd, 12%, czyli 3 milj. mk. w złocie — Pomorze, i 48% akcjonarjusze prywatni, przeważnie zagranica. Że udziały te mogą przyjść do skutku, wykażą to w ogólnym zarysie następujące wywody:

Rząd, udziałując w wysokości 10 milj. mk. w złocie, włożyćby mógł znaczną część tego udziału w postaci taboru pogłębiarek, kolejek i taboru kolejowego, żórawi itp., które będą nabyte od Stanów Zjednoczonych w ten sam sposób, jak **obecnie nabywamy 7 i pół tysięcy** towarowych wagonów, pierwszy transport których już przybył do Gdańska. Jeżeli możemy się za-

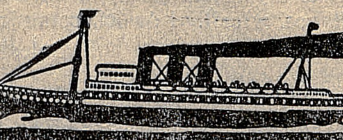
---

* Dr. Wl. Gorczyński. Nowe Izotermy. Warszawa 1918.

dłużać wagonami, dla uruchomienia naszego przemysłu, za nie gotówką narazie nie płacąc i licząc procenty na zwiększenie długu, taksamo możemy postąpić, sprowadzając wszystko, co jest niezbędne dla przeprowadzenia kanału, o ile kanał ten jest potrzebny dla rozwoju gospodarczego całego kraju. Pozostały udział w wysokości około 12 miljardów marek dzisiejszych polskich, rozłożony na 4 lata budowy, wynosi zaledwie 3 miljardy w każdej racie rocznej, co jest kwotą nieznaczną ze względu na wielkość udziału państwa w przedsiębiorstwie kanałowem i w porównaniu z innemi pozycjami budżetowemi (deficyt tegoroczny wynosił 600 miljardów marek). O ile rządowi udałoby się stworzyć sobie taki typ udziałowania w „Tow. Akc. budowy k. i p. w Tczewie", w takim razie tłumaczenie się tem, że jest to ponad siły państwa, musiałoby odpaść jako nieuzasadnione.

3 milj. mk. w złocie ze strony województwa pomorskiego jest kwotą blisko czterokrotnie mniejszą, niż udział prowincji Brabant w kanale brukselskim. Coprawda Pomorze jest więcej niż czterokrotnie biedniejsze niż prowincja Brabant, jednak zyski bezpośrednie kapitału pomorskiego, włożonego w budowę kanału morskiego do Tczewa, obiecują być znacznie większe i prędzej napływające niż w przedsiębiorstwie belgijskiem. Istotnie, sądzimy, iż w celu zabezpieczenia jak najszybszej wypłaty zaległych przez 4 lata budowy procentów dla akcjonarjusza „Pomorze" rząd od początku przekaże na korzyść tego akcjonarjusza prawo oddzierżawiania ziemi domenalnej na składy portowe, względnie sprzedaży tej ziemi. Z kogo się będzie składał akcjonarjusz „Pomorze" — czy z drobnych udziałowców, — czy z samorządu, czy z udziałowców większych — pozostawiamy otwartem.

12 milj. marek w złocie udziałów prywatnych, jak sądzimy w przeważnej mierze zagranicznych, złożyćby mogły firmy i przedsiębiorstwa, które jednocześnie zainteresowaneby były w założeniu i budowie większych przedsiębiorstw portowo-przemysłowych oraz w gruntach trójkąta Miłabądz-Czatkowo-Tczew. Dla prawidłowego i skutecznego wciągnięcia tych kapitałów w akc. tow. budowy kanału należy przedewszystkiem bardzo staranna i wszechstronnie opracowana propaganda, któraby unaoczniła i udowodniła wspaniałą przyszłość terenów przy węźle portowo-kolejowym dla wszelkich przedsiębiorstw portowo-przemysowych oraz niemniej staranna ochrona ze strony rządu wspomnianego trójkąta od spekulacji prywatnej, korzystając z własnego prawa pierwokupu jako rządu w całym tym terenie — dla celów portowych, a o ile odpowiednie ustawy działające w województwach zachodnich nie dałyby zastosowania do wszystkich gruntów — przeprowadzenie odpowiedniej noweli w Sejmie. Wśród tych udziałowców prywatnych mogą znaleźć się również firmy budowy kanałów, np. holenderskie, które, o ile nam wiadomo, chętnieby udziałowały tak pracą swych taborów i personelu fachowego, jak i kapitałem, — razem w formie dość znacznego udziału, o ileby otrzymały gwarancję szybkiego nastąpienia okresu, w którym włożony kapitał zacząłby się odpowiednio wysoko rentować (wyprzedaż terenów). A ponieważ raz rozpoczęty i w 3—4 latach zbudowany kanał przeniósłby główny punkt przeładunkowy morsko-lądowy do Tczewa i miałby przed sobą widoki czysto amerykańskiego rozwoju, skupiając w sobie eksport i import całej Polski i przybliżając morze o całe 30 klm. do kraju, śmiało rzec można, że projekt tego kanału wymaga tylko dwóch rzeczy: wszechstronnej **propagandy** i odpowiedniego poparcia rządowego.



O charakterze kolei Gdynia-Kokoszki

Nieraz w Tczewie, w porze letniej, spotkać można ludzi, którzy się dopytują, czy nie możnaby, np. dla uniknięcia rewizji paszportowej, ominąć Gdańska i skorzystać z połączenia przez Starogard—Kościerzynę—Kartuzy—Kokoszki. Są nawet wypadki, że się, w braku wykazów osobistych, wędruje tą drogą, oczywiście tracąc na wędrówkę temi bocznisami całą dobę, miast dwugodzinnej jazdy z Tczewa do Gdyni przez obszar Wolnego Miasta.

Dzięki połączeniu Kokoszek na bocznicy Kartuzy—Gdańsk z Gdynią, ta ostatnia otrzymała połączenie z siecią Kociewia z pominięciem terenu gdańskiego. Połączenie to jest olbrzymiej wagi na wypadek zaszachowania nas przez jakieś rewolucyjne wystąpienie w Gdańsku, uniemożliwiające nam swobodne korzystanie z kolei na jego terenie, znajdujących się pod naszym zarządem. Możność opędzenia się w krytycznej chwili bez koniecznego przepuszczania pociągów z północnych Kaszub do Kociewia przez obszar Wolnego Miasta, a raczej świadomość istnienia tej możności, z jej wpływem na taktykę obydwu stron w sporach polsko-gdańskich — oto treść i wartość tej kolei. Jest to wartość psychiczna, suggestyjna, i to jest najważniejsza. Druga — niemniej ważna, jest ta, że gdyby znowu w razie jakiegoś nieodpowiedniego dla nas zwrotu w Gdańsku, łamiąc nasze prawo, zastosowano nieneutralne, wrogie nam przeszkody „neutralności", — że wówczas mielibyśmy którędy wozić ładunki wojenne z wybrzeża lub na wybrzeże. Zważywszy, że nasze szczupłe wybrzeże jest jedyną linją naszego zetknięcia się z całym światem, przychylnym lub neutralnym, prócz naszych „pokrzywdzonych" przez nasze istnienie sąsiadów, zrozumiemy, jak konieczną była dla nas budowa odcinka Kokoszki-Gdynia.

Lecz na tych dwu funkcjach, na czynniku psychologicznym i zabezpieczeniu przewozów wojennych na wypadek szachowania nas, czyli na wypadek bronienia się, funkcje tej kolei się kończą.

Tymczasem, z przykrością skonstatować musimy, iż w kraju, częściowo pod wpływem powierzchownego traktowania sprawy w podręcznikach i braku orjentacji w redakcjach większości pism perjodycznych, wreszcie na tle nieco chaotycznej agitacji na korzyść wielkiej Gdyni, — połączenie przez Kokoszki wyrasta do stopnia konkurencyjnego połączenia Gdyni z krajem z pominięciem Gdańska. Mówi się o kolei tej jako o połączeniu przeznaczonem dla przyszłego stałego ruchu, — obsługującego port w Gdyni o obrocie 6 mil. tonn! I tak jak spacza się zasadnicze zadanie zapasowego i strategicznego portu w Gdyni, tak też spacza się zapasowa i strategiczna funkcja tej kolei.

Kolej ta bowiem w budowie swej wykazuje wszystkie właściwości kolei zbudowanej na mały ruch, nie nadającej się do przebudowy na dwa tory, gdyż trasa została wytknięta tak, iż spadki dosięgły 18 tysięcznych. Chodziło o pilne wykończenie, chodziło o kolej zapasową, która miała stanąć jak najśpieszniej — i z zadania wywiązano się prawidłowo. Nie dbano o zmniejszenie spadków zbyt drogim kosztem, wszak, jak słusznie zauważono, na kolej tej w warunkach pokojowych nigdy ruchu, prócz bardzo skromnego miejscowego, nie będzie. Wskutek tego stanęła kolej nie nadająca się do wielkiego ruchu dłuższych towarowych pociągów. Niema mowy o tem, żeby port handlowy gdyński stale posługiwał się kolejowem połączeniem przez Kartuzy-Kościerzynę, gdyż do tego, cośmy już powiedzieli, dodać musimy, że co do długości połączenie to wypada aż do pierwszej stacji wspólnej **dwa razy dłuższe!**

Stąd wnioskujemy z całą pewnością, że cały ładunek, który w normalnych warunkach skierowałby się

z Gdyni do kraju wzgl. odwrotnie, przechodziłby koleją przez Gdańsk—Tczew. Bardzo byłoby pożądanem, ażeby nauczający w szkołach średnich, zwłaszcza profesorowie geografji, przyczyniali się do orjentowania naszej młodzieży w tej sprawie, — ażeby potrzeba Państwa w korzystaniu z linji dwukrotnej na terenie Wolnego Miasta stanęła przed nimi w całej swej oczywistości. Czuwajmy, ażeby młodzież nasza i ażeby jak najszersze warstwy społeczne rozumiały, w jak wielkim stopniu leży Wolne Miasto na drodze z kraju do całego naszego własnego wybrzeża!

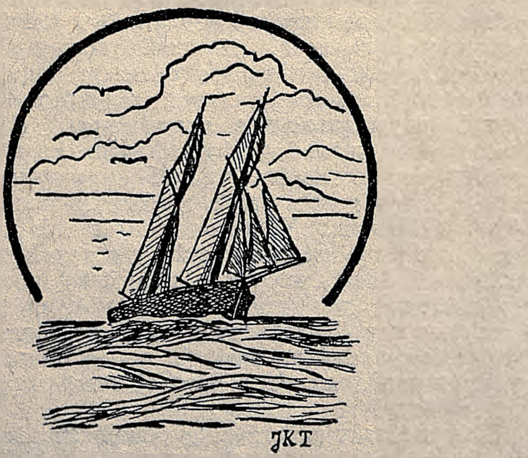
Nie zmienia to w niczem faktu, że za połączeniem Gdynia—Kokoszki **należy nam** jak najśpieszniej budować połączenie kolejowe Reda—Kartuzy.

Kanał tczewski potrzebny dla Gdyni.

Z powyższego wynika, że wszystko, co miałoby być wyładowane w Gdyni dla kraju, lub przywiezione do Gdyni z kraju, miałoby przebiegać koleją przestrzeń Tczew—Gdańsk. Jeżeli rozważymy, że już dziś na odcinku dwutorowym kolei Tczew—Gdańsk zachodzą chroniczne zatory pociągów załadowanych drzewem, gdy Gdańsk ma roczny obrót całkowity 3 mil. tonn, a część drzewa przybywa Wisłą, przyjdziemy niechybnie do wniosku, że musielibyśmy niezwłocznie przystąpić do budowy trzeciego toru obok istniejących dwóch na odcinku Gdańsk—Tczew.

Byłaby to inwestycja na terenie Wolnego Miasta, bardzo kosztowna (pomyślmy tylko o wprowadzeniu tych torów na stację główną, z rozszerzaniem istniejących tunelów i burzeniem domów) i na razie niewskazana. Natomiast co innego — kanał, który w razie rozbudowania nawet tylko do głębokości 7-metrowej, pozbawiłby odcinek Tczew—Gdańsk wszelkich pociągów z drzewem, przeznaczonem zagranicę, gdyż ładowałoby się ono na statki morskie — w Tczewie. Tylko to, co nie zdołanoby naładować w Tczewie, poszłoby dalej do Gdańska i Gdyni. Wówczas wystarczyłyby napewno istniejące tory. Coprawda niewiele byłoby wolnych przepustów pociągowych dla eksportu i importu przez Gdynię, lecz szczerze mówiąc, jaki eksporter wówczas eksportowałby drzewo, jaki importer importowałby bawełnę przez Gdynię, skoro ładując, wzgl. wyładowując te towary w Tczewie, zaoszczędziłby na 1000 tonn swego ładunku 54 tysięcy tonnokilometrów frachtu kolejowego!

Widzimy więc, dlaczego zwolennicy zbudowanej na 6 milj. tonn ruchu rocznie, jednak nie żądają budowy kanału do Tczewa. Ułżyłoby to świetnie połączeniom kolejowym z Gdynią, ale uczyniłoby Gdynię dla stałego importu i eksportu w czasach pokojowych — zbyteczną.



Z zagadnień terminologicznych

Berlinka i Burdynka. W kilku artykułach „Żegl. Pol." czytałem o **berlinkach** do przewozu towarów morzem, holowanych przy pomocy parowców. Otóż użycie tej nazwy na oznaczenie statku morskiego jest niewłaściwe. **Berlinka** bowiem (albo **szkuta**) to statek żaglowy rzeczny, przyczem nasi szyprowie rozróżniają dwa jej rodzaje: **wiślankę** (szerszą) i **kanałówkę** (węższą). Statki natomiast morskie, o których wyżej wspomniano, zwał i zowie nasz lud wodny **burdynka.** Wyraz ten istnieje w naszym języku conajmniej od 200 lat, gdyż o **burdynkach gdańskich,** których używano do przewozu towarów z rejdy na Motławę, są wzmianki o polskich drukach z 18-go stulecia. Oto np. w broszurze z r. 1765 p. n. „Zuchwałe postępki Magistratu Gdańskiego" czytami o tamecznych flisach morskich, iż „komięgi Imci Pana Chołoniewskiego, Podkomorzego Bełzkiego, **burdynką** gdańską mocno natarłszy, jedną rozbili i żyto z niej w Motławie zatopili." Należy więc bezwarunkowo dawny ów termin do życia na nowo powołać. Nadmieniam, że statki holowane w górę rzeki, nazywają na Wiśle „zaciężniakami", szereg zaś podobnych statków, na trosie przez parowiec ciągnionych, „pociągiem".

Bocman czy **Bosman.** W naszych obecnych przepisach prawodawczych, dotyczących marynarki oraz morskiego urzędu rybackiego, używana jest forma **bocman,** wzięta żywcem z rosyjskiego. Tymczasem myśmy ów wyraz przejęli od Niemców daleko wcześniej, bo już w 16-tym stuleciu, i nadaliśmy mu odrazu formę **bosman,** podobnie jak z „Bootshaken" urobiliśmy „bosak". Oto dowód: Klonowicz w swym Flisie (1595 r.) mówi o pewnej rybie, zwanej z łacińska Nautilus:

„I płynie sobie, by co statecznego,
Jak **bosman,** gdy co prowadzi grzecznego."

W dzisiejszym języku naszych szyprów wiślanych **bosman** oznacza czeladnika żeglarskiego, który może prowadzić statek w zastępstwie szypra, w przeciwieństwie do **rocznlaka,** czyli chłopca (terminatora), samo zaś zajęcie owego bosmana, to **bosmanka.** Należy więc zarzucić błędną formę bocman i używać jedynie poprawnej **bosman** .

Binduga, Stocznia. Nazwa „stocznia" na oznaczenie warsztatu budowy statków jest bardzo niedawnej daty. Jeśli się nie mylę, wprowadziła ją przed kilkunastu laty Komisja redakcyjna wydawnictwa „Technik", ale dopiero od 2—3 lat zaczęto używać jej częściej. Jestto nazwa sztuczna i trudno dociec, na czem się wzorowali jej twórcy: może na rosyjskim terminie „katiszcze". Mnie osobiście nie trafia ona nazbyt do przekonania, gdyż nie wywołuje należytego pojęcia o rzeczy. Zwracam uwagę, że w języku naszym istnieje oddawna równoznaczący niemal termin „binduga", taki sam przyswojony, jak np. ładunek. **Binduga** zowie się mianowicie miejece dogodne nad brzegiem rzeki spławnej do wiązania tratew, ale również do budowy galarów, kryp i t. p. statków rzecznych. Wyraz ten jest nader żywotny w mowie naszych flisów, znany w literaturze i prawie, powinien więc być powszechnie przyjęty. Nadmieniam, iż nasi szyprowie z Pomorza mówią jeszcze w tem samem znaczeniu „budownia" (Baustelle), a nawet słyszałem bodaj od nich nazwę „warfa" (por. niem. Werft, ros. wierf). I dwóch ostatnich nazw odrzucać nie należy.

Bolesław Śląski.

Paliwo płynne w żegludze morskiej.

Stworzenie floty handlowej, morskiej i rzecznej jest dla Polski jednym z kardynalnych warunków normalnego rozwoju gospodarczego. Nie posiadając zupełnie pierwszej i w znikomych rozmiarach drugą, winniśmy przy wypełnianiu tego zadania korzystać z ostatnich doświadczeń jakie pod tym względem zdobyła technika współczesna.

W ostatnich kilku latach dokonywa się w rodzaju napędu statków morskich radykalny przewrót, gospodarczych następstw, którego i oddziaływań politycznych na dalszą przyszłość w tej chwili nie można nawet przewidzieć. Chodzi mianowicie o zdumiewające i daleko posunięte wyparcie paleniska węglowego przez nowoczesne zastosowanie paliwa płynnego w dwojakiej formie: jako spalenia paliwa płynnego pod kotłami lub w silnikach spalinowych. Ewolucja w żegludze morskiej rozpoczęta przed stu laty przez zastąpienie żagla parą idzie wielkiemi krokami naprzód: wstępuje w okres, w którym paliwo węglowe zupełnie zastąpione zostanie przez paliwo płynne i uznane za anachronizm, jak to miało miejsce w swoim czasie z żaglem.

W chwili rozpoczęcia wielkiej wojny w 1914 r. znajdowało się zastosowanie płynnego paliwa do żeglugi w pierwocinach. Opalenie węglem było tanie, zaopatrzenie w paliwo węglowe — w zupełności zabezpieczone i zorganizowane. Nie było zatem przyczyny do zastępowania węgla innym środkiem opałowym jak ropa naftowa, nafta, benzyna, które były zastosowane jedynie jako materjał napędowy w żeglu- okresie wojennym i powojennym spowodowały „ucieczkę od węgla“ w takim zakresie, jakiego nikt przewidzieć nie mógł jeszcze przed kilku laty. Dane statystyczne z r. 1921 wskazują jak wielkiemi krokami posuwa się naprzód zastosowanie paliwa płynnego w żegludze światowej.

1914: 364 statki morskie z paleniskiem do paliwa płynnego o pojemności Br. R. T. 1 300 000.

1921: 2536 statków morskich z paleniskiem do paliwa płynnego o pojemności Br. R. T. 12 800 000.

O wiele racjonalniejsze zastosowanie paliwa płynnego nie pod kotłami parowemi lecz do bezpośredniego spalenia w silniku znajduje się jeszcze w okresie początkowym; według wszelkiego prawdopodobieństwa wyprze ono w dalszym ciągu spalenie paliwa płynnego pod kotłami i zapewni olbrzymie znaczenie silnikowi Diesla jako najlepszemu środkowi napędowemu w żegludze.

Pierwszy motor Diesla został zbudowany w Augsburgu w 1897 r.; pierwszy silnik Diesla okrętowy — w 1903 r. w Wintertur. W r. 1911 było w Niemczech 29 małych morskich statków motorowych i niewielka ilość większych motorowych łodzi rybackich. W r. 1912 motor Diesla został zastosowany poraz pierwszy jako silnik napędowy dla statku oceanowego. Monte Fenedo o pojemności 6500 B. R. T., moc silnika 1000 KM. Wkrótce potem nastąpiły próby szeregu najważniejszych firm okrętowych w stosowaniu silnika Diesla. W tym samym czasie znajdowało się na stoczniach angielskich w budowie 49 statków morskich z motorami Diesla. Decydującemi były jednak doświadczena, dokonane na duńskim dwuśrubowcu „Zelandja“, zbudowanym w Kopenhadze dla Towarzystwa Duńsko-Wschodnio-Azjatyckiego w r. 1912.

Pojemność ładowa wynosiła 7400 tonn przy mocy silników 1250 KM.; przy pełnym ładunku paliwa wynosiła szybkość 1 węzłów na godzinę, przy 900 t. paliwa — 13,35 węzłów. W porównaniu ze statkiem analogicznej budowy, zaopatrzonym jednak w maszyny parowe i kotły, Zelandja daje oszczędności na objętości ładowni nie mniej 1000 R. T.

Taki stan rzeczy był przed laty 10-ciu, już zaś w roku 1915 było w ruchu 45 statków morskich z silnikami Diesla, w roku 1921 sprawa przedstawia się w sposób następujący:

145 wielkich statków oceanowych z Dieslami, pojemności 691 770 Br. R. T.

553 mniejszych statków oceanowych z Dieslami, pojemności 210 118 Br. R. T.

777 żaglowców z pomocnicz. silnikami Diesla, pojemności 342 530 Br. R. T.

Razem 1475 statków morskich o ogólnej pojemności 1 244 418 Br. R. T.

Z jak niezmierną szybkością odbywa się w czasach ostatnich rozwój tego rodzaju poruszania statków morskich, wskazuje poniższe zestawienie dotyczące lat 1920 i 1921, kiedy np. flota angielska podwoiła w przeciągu 12 miesięcy ilość statków silnikowych, cała zaś flota światowa zwiększyła ich liczbę o 50%. Stan zaopatrzenia w statki morskie o pojemności powyżej 2000 Br. R. T. z silnikiem Diesla był następ.:

	1920		1921	
	ilość statków	Br. R. T.	il. statk.	Br. R. T.
Anglja	19	108 713	34	217 104
Danja	16	93 295	21	121 580
Szwecja	14	63 951	20	91 681
St. Zjedn.	22	59 807	28	86 457
Norwegja	19	68 750	21	85 032
Włochy	5	24 102	6	26 449
Inne kraje	12	43 071	15	63 467
Razem	107	461 689	145	691 770

W ten sposób do 12,8 milj. T. pojemności statków posiadających paleniska do paliwa płynnego doliczyć należy 1,24 milj. T. pojemności statków z silnikami spalinowemi co daje 14 milj. T. czyli ¼ całkowitej floty handlowej świata posiłkującej się paliwem płynnem. W przodującej flocie handlowej angielskiej, która jeszcze w roku 1914 posiadała 3,09% statków o paliwie płynnem, stosunek rodzajów poruszania w r. 1921 przedstawia się jak następuje:

Węgiel 72,30%, paliwo płynne 22,65%, żagle 5,05%.

Należy przytem nadmienić, że żaglowce coraz gorliwiej zaopatrują się w pomocnicze silniki Diesla.

Zastosowanie silników w żegludze oceanicznej właściwie dopiero rozpoczęło się. Że motor Diesla zdobędzie tutaj olbrzymie zastosowanie wnosić można z tego, iż zużycie użyteczne ciepła wynosi dla maszyny parowej 14,9 zaś dla silnika Diesla 36,8%.

Wprawdzie cena paliwa płynnego jest o wiele wyższą od ceny węgla. W roku 1912 kg. benzyny kosztował 40 fen, 1 kg. węgla 1,73 fen. Należy jednak wziąć pod uwagę, że olbrzymia przewaga silnika Diesla nad wszystkiemi innemi silnikami spalinowemi polega na możności zużytkowania olejów mineralnych ciężkich, których cena jest znacznie niższa od ceny benzyny. Cena olejów ciężkich mineralnych przed wojną była tylko 5,7 do 6 razy wyższa od ceny węgla tejże wagi, dzisiaj stosunek ten przedstawia się jak 1 : 6,7. Wzgląd jednak na cenę paliwa jest zupełnie drugorzędnym w porównaniu z wysokiemi zaletami paliwa płynnego w zestawieniu z węglem. Zastąpienie maszyny parowej, kotłów i składów na węgiel urządzeniem silnikowem i zbiornikiem na płynne paliwo daje ogólną oszczędność na wadze około 55%, co, rzecz prosta, zwiększa znakomicie ładowność użytkową statku. O wiele doskonalsze zużytkowanie wartości cieplnej paliwa przez silnik Diesla wyrównywa w dużym stopniu wyższą jego cenę. Według najnowszych obserwacyj dokonanych na 10 000 tonnowym okręcie szwedzkim, poruszanym obecnie wzamian węgla paliwem płynnem, odpowiada 70 tonn płynnego paliwa wartości 220 tonn węgla; przy 10-dniowej próbnej jeździe z odpowiednim zapasem paliwa osiągnięto zwiększenie ładowności statku po zmianie motorów i usunięciu kotłów parowych 1 600 tonn. Wziąść należy wreszcie pod uwagę olbrzymią oszczędność na obsłudze, wynikającą z uproszczonego ładowania paliwa i zbędności palaczy. Znany parowiec angielski „Olympic“ zmienił przed niedawnym czasem palenisko węglowe zastępując je paleniskiem na paliwo płynne. Jak ogromne korzyści i jak znaczną oszczędność daje taka zamiana, wynika z poniższego zestawienia:

	palenisko węglowe	paliwo płynne	zmniejszenie %
obsługa przy palenisku	246	60	21,8
opłacone godz. pracy przy naładowaniu paliwa	9 600	80	0,83

Również interesujące są doświadczenia dokonane niedawno na 13 000 tonnowym statku „Jawa“ Duńsko-Azja-

tyckiej Kompanji. W podróży Suez-Chiny-Kapstadt-Kopenhaga zapas paliwa płynnego był odnawiany tylko raz jeden; dzięki zastosowaniu silnika Diesla osiągnięto 80% oszczędności w porównaniu z maszyną parową i 25% oszczędności w porównaniu z turbiną, której kotły opalane były paliwem płynnem. Najnowsze obliczenia trzech rodzajów poruszania, a mianowicie: z paleniskiem węglowem, z paleniskiem do płynnego paliwa silnika paliwa i silnika Diesla dają następujące ustosunkowanie całkowitego kosztu poruszania:

węgiel	4
paliwo płynne	2,5
napęd silnikiem	1

Są to ogromne różnice kosztów, które wykazują znaczną przewagę nowoczesnej żeglugi na paliwie płynnem, w szczególności zaś przy zastosowaniu silnika Diesla. Pod tym względem najbardziej wymownym jest język faktów: podczas zastoju żeglugowego w r. 1921, kiedy znaczne ilości statków oceanowych nie znajdowały ładunku i pozostawały wskutek tego w portach, ani jeden statek z silnikiem Diesla nie był dotknięty zastojem: statek silnikowy mógł pracować z zarobkiem w warunkach, w których statek parowy doszedł do granicy rentowności.

W triumfalnym pochodzie żeglugi na paliwie płynnem przynosi rok 1921 charakterystyczne fakty; przedsiębiorstwo żeglugowe Elder Dempster i Comp. wybudowało niedawno do obsługi linji Zachodnio-Afrykańskiej pierwszy pasażerski statek oceanowy „Aba" zaopatrzony w silniki Diesla, pojemności 8 000 Br.-R. T., długości 450 stóp szerokości 55,5 i głębokości 33 stopy. Statek zaopatrzony został w dwa 8-mio cylindrowe 4-ro taktowe silniki Diesla, mocy ogólnej 6 600 KM. Jest to w tej chwili największy w świecie silnik Diesla. Przypuszczać należy, że w najbliższych latach rozwój silnika Diesla pójdzie w kierunku znacznego zwiększenia jego mocy.

Godnem jest zaznaczenia, że rząd St. Zjednoczonych przed niedawnym czasem odstąpił 20 parowców wymagających naprawy przedsiębiorstwom prywatnym na warunkach nader dogodnych z zastrzeżeniem jednak, ażeby napęd statków przerobiony został na paliwo płynne. Wreszcie nadmienić należy, że przedsięwzięty przed kilku miesiącami konkurs jazdy między angielskiemi olbrzymami oceanowemi Aquitanią (45 000 Br. R. T.) a Mauretanią (32 000 Br R. T.) przez ocean Atlantycki wykazał znaczną przewagę paliwa płynnego.

Te i podobne doświadczenia dokonane w ostatnich czasach usprawiedliwiają w zupełności przeświadczenie, że żegluga na paliwie płynnem przedstawia znacznie wyższy typ od parowej na węglu i że ten rodzaj napędu jest napędem przyszłości. Twierdzenie to wymaga jednego tylko zastrzeżenia. Już dzisiaj zapotrzebowanie paliwa płynnego, a więc ropy, oleju gazowego i wogóle odpadków pozostałych po destylacji ropy, jest olbrzymie i przy dalszym rozwoju żeglugi w tym kierunku trudno przewidzieć, skąd będą czerpane tak znaczne ilości paliwa płynnego. Dotychczas zapotrzebowanie jest pokryte w zupełności i sieć stacji paliwa płynnego we wszystkich portach i pobrzeżach organizuje się równolegle do dawniejszych stacyj węglowych. W ścisłym związku z tem rozwija się we wszystkich większych krajach flota cysternowa do przewozu płynnego paliwa. Pojemność okrętów cysternowych przedstawia się w ostatnich 7-miu latach dla poszczególnych krajów w sposób następujący:

Kraj	1914	1920	1921
St. Zjednoczone	201 160	1 362 964	2 121 863
Anglja	819 993	1 224 791	1 398 187
Norwegja	4 728	107 484	130 864
Holandja	83 294	93 863	115 032
Francja	11 232	21 311	47 696
Niemcy	204 849	32 059	11 425
Inne kraje	106 694	87 049	145 000
razem	1 431 950	2 929 521	3 970 067

Jak widać z powyższej statystyki stanowisko przodujące z 2,1 milj. tonn statków cysternowych zajmują St. Zjednoczone; charakterystycznem jest zarówno dla wzrostu potęgi St. Zjednoczonych jak dla upadku Niemiec porównanie odnośnego tonnażu w roku 1914, kiedy Niemcy posiadały tonnaż cysternowy nieco większy od St. Zjednoczonych. Wzrost tonnażu z 1,4 milj. w roku 1914 na 4 milj., w roku 1921 świadczy najlepiej o szybkim postępie żeglugi na paliwie płynnem.

Na marginesie pracy profesora Matakiewicza.

Praca profesora M. Matakiewicza „Światowe drogi wodne a regulacja Wisły" (77 str. z 11 rysunkami), odpowiadając na temat konkursu im. śp. Romana bar. Gostkowskiego we Lwowie, porównywa Wisłę z innemi wielkiemi rzekami Zachodniej Europy, przedstawia metody stosowane przy ich regulacji i wyciąga odpowiednie wnioski dla Wisły, uzupełniając je szczegółami wynikającemi z przyrodzonych, odrębnych dla Wisły warunków. Kwestję zagłębienia statków autor ujmuje bardzo szeroko i przestrzega, że o wielkości zagłębienia statków decydują nie warunki przeciętne, lecz „jeden lub kilka progów mniej wyrobionych." Takie ujęcie sprawy w zupełności odpowiada wymaganiom żeglugi, gdyż jeden wystający znacznie płytki próg na szlaku wodnym obniża wartość całej drogi wodnej. Następnie spotykamy stanowcze twierdzenie autora, że droga wodna naturalna (nie kanalizowana) będzie zawsze najdogodniejszą dla żeglugi i najtańszą w eksploatacji. Z zadowoleniem musimy zaakcentować, że najważniejszą cechą tej pracy jest wskazanie na konieczność stosowania tak obszernych badań przedwstępnych, jak i studjów nad oddzielnemi partjami rzeki podczas wykonania na nich robót regulacyjnych. Autor bardzo ostrożnie ujmuje zasady regulacji wogóle i wykonanie poszczególnych budowli. Nie korzysta też zupełnie ze swego zasłużonego autorytetu, aby narzucić jakiekolwiek „nieomylne" zasady regulacji, lecz podaje wzory prac hidrotechników europejskich i zaleca korzystać z osiągniętego przez nich doświadczenia, uwzględniając warunki miejscowe i nie szczędząc trudów na obserwację i badania, które dopomogą nam do zapoznania właściwości rzeki, oraz wskażą konieczne środki, które w naszych warunkach będą najodpowiedniejsze i najtańsze. Kwestji kosztów robót regulacyjnych autor udziela bardzo poważne znaczenie, co można wywnioskować z tego, że zaleca przedewszystkiem „system budowania otwarty — to znaczy wykluczyć na długi czas wykonania obustronnych tam równoległych i przynajmniej z jednej strony wykonywać ostrogi."

Nie zamyka też oczu prof. Matakiewicz na błędy, które dały się zauważyć w robotach regulacyjnych, lecz przeciwnie wskazuje braki oraz przestrzega od powtórzenia poczynionych omyłek, a mianowicie: „Rozległe roboty wykonane na rzekach żeglownych okazały, że należy jak najbardziej naginać się do naturalnych kierunków rzeki, trasę raczej rozwijać, jak prostować i wszelkie wykroczenia przeciw tej zasadzie są błędem nie do darowania, gdyż następstwem prostowania rzeki jest zawsze zmniejszenie stopnia żeglowności, a zatem popsucie rzeki jako drogi wodnej." Omawiając zasady Girardon'a, autor w zupełności zgadza się, że „przy każdej regulacji koniecznem jest połączenie w jednem mniejszem łożysku wszystkich małych wód." Takie żądanie żegluga nieraz już wysuwała, mając na względzie, że zakrycie bocznych ramion i połączenie odsypisk z brzegami da prędko dobre wyniki w celu uzyskania możliwie większego zagłębienia statków.

Nie można pominąć nadzwyczaj cennych uwag autora co do zasad regulacji na podstawie doświadczeń poczynionych na rzekach północno-niemieckich i na wielu rzekach Francji, a mianowice: „okazuje się wskazanem, aby na Wiśle nie forsować tam, gdzie to

nie jest koniecznie potrzebnem i, przedewszystkiem w początkowych stadjach regulacji, systemu tam równoległych, lecz dopuścić także w szerszej mierze wykonanie ostróg. To przypomnienie jest na czasie zwłaszcza z tego powodu, że nasza administracja rozporządza tylko liczniejszym wyszkolonym personelem z zaboru austrjackiego, który może być zanadto pod wpływem dotychczasowej metody obustronnego zabudowania za pomocą tam równoległych." Ostatni wyciąg z dzieła autora ma bardzo głębokie znaczenie, gdyż w rzeczywistości wszystkie wyższe kierownicze stanowiska obsadzone są w resorcie Robót Publicznych przez inżynierów z województw południowych; prócz tego dzieło inż. R. Ingardena („rzeki w trzech zaborach") wyraźnie wskazują na konieczność wykonania obustronnych tam równoległych, co, jak wyjaśnia prof. Matakiewicz, jest o wiele kosztowniejsze i, co najgorsze, przy omyłkach w przyjętej szerokości trasy powoduje znaczne straty.

Nie omija autor omówieniem również organizacji robót: pozostawiając Ministerjum R. P. ogólny nadzór oraz zatwierdzenie generalnego planu regulacji, autor zaleca „jak najdalej idące upełnomocnienie kierownictw regulacji i nie poddawanie ich pod nadzór ani Dyrekcyj wojewódzkich, ani też nie należy tworzyć osobnych Dyrekcyj regulacji Wisły." Niestety, życie oprócz zarządów rzecznych wytworzyło na Wiśle aż trzy Dyrekcje Okręgowe, i nad niemi jeszcze Dyrekcję Generalną.

Przyznając pracy omawianej wielką zasługę, możemy nabrać otuchy, ponieważ kształcenie nowych zastępów inżynierów wodnych znajduje się w ręku profesora Matakiewicza, który, miejmy nadzieję, nie tylko wpoi wygłoszone zasady w swoich słuchaczy, lecz i obmyśli środki doraźne, które niezwłocznie polepszą warunki żeglowne naszej wielkiej drogi wodnej, która obecnie prawie niedostępną jest większym statkom, szczególnie na odcinku Toruń—Warszawa.

W numerze następnym podamy nasz pogląd na dzieło, które świeżo pojawiło się w księgarniach, a mianowicie: Dr. inż. Maksymiljan Matakiewicz. „Regulacja rzek", budownictwo wodne, część Va. Lwów—Warszawa—Kraków — 1923.

Polska a Stany Zjednoczone.

U schyłku wieku 18-go trzy zajaśniały ogniska nowego życia politycznego, nowych form społecznych wśród objawów ogólnej stagnacji, rozpusty klasy oświeconej ówczesnej i objawów burzycielskiego zacietrzewienia i brutalności w upośledzonym ludzie. Temi ogniskami były: powstająca w bezprzykładnych walkach z potężną Wielką Brytanją rzeczpospolitą Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, walcząca o prawa człowieka i obywatela, wygłoszone w Szwajcarji, młoda rewolucyjna rzeczpospolita francuska i odradzająca się do nowego życia już w kleszczach trzech wstecznych, wrogich nowym hasłom państw o absolutystycznych tendencjach — Rzeczpospolita Polska. Sto trzydzieści lat dzieli nas od tych chwil i dlatego może nie każdy uświadomić sobie potrafi znaczenie owych trzech wysp nowego życia: Stanów Zjednoczonych buntowniczych, Francji rewolucyjnej ze Szwajcarją, Polski kościuszkowskiej, Polski 3-go maja.

Nie przypadkiem wszak jest, że Kościuszko, nim bronił siłą zbrojną konstytucji 3-go maja, poruszywszy wszystkie warstwy i klasy ówczesne, nie wyłączając żydów, — kształcił się wojskowo i społecznie we Francji i walczył w Stanach Zjednoczonych o ich niepodległość. I nie przypadkiem jest, że nasz bohater narodowy umarł na wolnej ziemi szwajcarskiej, — w jedynej republice, która w Europie, o ile nie liczyć pośmiewiska Rzeczypospolitej Krakowskiej przeżyła kongres wiedeński.

Dziwnie jednak rozmaite są dalsze losy Stanów Zjednoczonych, Francji i Polski. Gdy Stany Zjednoczone, zrzuciwszy jarzmo Anglji, rozwinęły się swobodnie do rozmiarów największej potęgi światowej, a Francja dopiero po klęskach i błędach wróciła do właściwych sobie nowych — republikańskich form swego bytu i w tych formach potrafiła zadać śmiertelny cios cezaryzmowi niemieckiemu, — Polska otoczona lądowemi potęgami wstecznictwa, żyła przez sto dwadzieścia lat — w trumnie!

Dziś, po czterech latach istnienia jest ona również w ścisłej łączności z Francją oraz z temi młodemi państwami, które powstały w imię hasła samostanowienia ludów o sobie. Hasło wolnościowe, demokratyczne, rzucone przez Stany Zjednoczone jeszcze neutralne, jako najcięższa bomba skierowana przeciw trzem państwom rozbiorczym. Polska służy poniekąd jako wzór. Jako przykład tego, że Europa jest domem tortur, jest cmentarzyskiem żywych narodów, a więc na wzór Polski, która wrócić musi do życia, niech żyją samodzielnie narody, godne własnego życia.

Takim był duch orędzia Wilsona. Po pięciu latach widzimy znów w Europie Francję z Belgią i Szwajcarją, wracające do dobrobytu i wpływu kulturalnego, zazdrośnie negowanego przez pięćdziesięcioletnią kulturę grabieży z Wersalu, — po drugiej stronie widzimy Polskę, już nie samotną, lecz chociaż luźnie jeszcze, — związaną z Małą Ententą i państwami bałtyckiemi.

A stosunek do Ameryki? Wszak sama treść naszego życia, — odbudowa rzuconej w gruzy Europy na nowych, zdrowych demokratycznych podstawach nawołuje do łączności ze Stanami Zjednoczonemi, do łączności gospodarczej, kulturalnej i w końcu politycznej. Do tego skłania nas nie tylko nakreślona wyżej tradycja, ale też istnienie trzymiljonowej Polonji amerykańskiej, i wreszcie potrzeby gospodarcze kraju. Bez obcego kapitału nie możemy puścić z należytą szybkością w ruch nasz obiecujący przemysł, dźwignąć na wyższy szczebel życia naszych miast, podnieść komunikację, nadać należyty charakter handlowi naszemu; a jasnem jest, że ze wszystkich kapitałów, pomijając nawet względy polityczne, najmilszym i najmniej nas krępującym byłby kapitał pozaeuropejski, bo najdalszy. Kapitał ten najmniej podejrzewać byśmy mogli o cele natury niegospodarczej, zaś konkurencja jego na naszym terenie z kapitałem bliższych i bogatszych naszych sąsiadów, włożonym w nasze przedsiębiorstwa pozwoliłaby nam osłabić szkodliwe wewnętrzne wpływy tego obcego kapitału na nasze życie gospodarcze i nawet polityczne.

Pozwalając sobie użyć negatywnego porównania, powiem: o ile równo sto lat temu Monroe wygłosił w Stanach hasło: Ameryka dla Amerykanów, — a wygłosił je w jednolitych, dominujących na zachodniej Półkuli Stanach Zjednoczonych, o tyle w r. 1922 Polska w początkach swego nowoczesnego bytu jako państwo jeszcze słabe i zagrożone przez starą Europę, stwierdzić musi, że hasło Europa dla Europy, czyli hasło niewpuszczania Amerykanów byłoby dla niej zgubne.

Odwrotnie, wyjście Europy z jej lokalnej gospodarczo-politycznej spoistości, wyrażającej się nieraz w konfliktach, ale zawsze lokalizowanych, miejscowych, jest dla nas bardzo pożądanem; — pod tym względem musimy być i będziemy czynnikiem państwowym wybitnie nowoczesnym; będąc słabymi, jak każdy młody organizm, będziemy jednak bez pośrednictwa zazdrośników i konkurentów europejskich wprowadzali konkurentów z szerokiego świata do centrum Europy, na nasze błonia nadwiślańskie, do naszych kopalń i warsztatów, do naszego przemysłu i handlu.

Jest to zadanie pierwszorzędnej wagi — wprowadzić kapitał amerykański do Polski, — zadanie warte pracy jednego pokolenia. Nie łatwo się na to kapitał amerykański zdobędzie, lecz odpowiednia propaganda, oraz ułożenie się życia politycznego w pewne koryto mogą przełamać obawy Amerykanów. A wówczas

możemy być pewni, iż Stany Zednoczone zainteresowane w naszym rozwoju gospodarczo, będą taksamo chorowały na stałą filopolską orjentację, jak Francja, dotkliwie dla nas chorowała i jeszcze do pewnego stopnia choruje na filorusycyzm.

Nawiązanie ścisłych bezpośrednich gospodarczych stosunków ze Stanami Zjednoczonemi powinno być pierwszem naszem zadaniem. Rozwiązanie jego leży na linji Gdańska, komunikacji stałej polsko-amerykańskiej Gdańsk—Nowy Jork, skierowanie bawełny przez Gdańsk, koncentracja emigracji na Gdańsk, budowy portu w Tczewie i kanału węglowego Śląsk—Gdańsk. Nawiązanie bezpośrednich ożywionych stosunków ze Stanami Zjednoczonemi oznacza stopniowe stworzenie z Gdańska—Tczewa bałtyckiego Hamburga, uniezależnienie się ekonomiczne od Niemiec, — rozwiązanie sprawy portowej, ogromne wzmocnienie się ojczyzny naszej i zajęcie przez nią należytego stanowiska w Europie.

Niestety żadna zdaje się sprawa nie jest tak zachwaszczona, jak sprawa handlowych stosunków ze Stanami bez pośrednictwa Niemiec. Zdaje się, że nie wytknięto w tym kierunku jeszcze żadnej linji postępowania i nie widać żeby o tem myślano, gdyż odbicie takiej pracy umysłowej zbiorowej zwykle daje prasa. A ona w tej sprawie milczy. Natomiast znowu obiegają pokłoski o amerykańskiej linji. Poroniona sprawa — jak długo nie zostanie rządowo uzgodniona i wprowadzona w czyn jednolita polityka: taryf kolejowych, ceł oraz subwencyj żeglugowych, między innemi takich, któreby były ujęte jako premje za import bawełny via Gdańsk i wywóz emigrantów via Gdańsk. Warunki dadzą się stworzyć, byleby była zbiorowa wola ku temu. Nie należy tylko pojedyńczo, bez przygotowania i organizacji bardzo solidnej rzucać się z motyką na słońce. J. Klejnot-Turski.

Zadania naszej polityki zagranicznej.

1) W chwili, gdy Polska przedrozbiorowa, republika, która już się miała podźwignąć z upadku, stała przed grozą drugiego rozbioru, w sytuacji rozpaczliwej, — zawarła sojusz z Prusami, by uratować się przed Rosją zaborczą, rządzoną przez Katarzynę z Anhaltu, spadkobierczynię niemoralnych zasad Fryderyka II, twórcy idei rozbiorów.

Polska drogo zapłaciła za ten sojusz, gdyż Prusy ją zdradziły i przystąpiły wraz z Katarzyną do drugiego rozbioru.

— Przykład ten pozostać powinien pouczającym na wsze czasy. Polska sprzymierzyć się z Prusami nie może.

2) Czy ta sama polityka obowiązuje względem Rosji — to bardzo wątpliwe. Silna, nacjonalistyczna Rosja, wypełniająca swe dawne granice, jest fikcją; najprawdopodobniej od guberji do gubernji, czy też stanów rosyjskich dalszej przyszłości będzie nas oddzielał dość gruby pas neutralnych ziem przejściowych białoruskich. **Interes gospodarczy** będzie kierował w końcu po dłuższych lub krótszych chorobach wpływów żydowskich i wszechniemieckich, polityką Rosji na zachodzie. Jeżeli Polska potrafi gospodarczo, wspólnie z Czechami, dać Rosji to, co dawały jej przedtem Niemcy, wówczas główny motyw do łączenia się przyszłej, powoli się odradzającej w zupełnie nowych, ale bynajmniej nie komunistycznych formach Rosji z żądnemi rewanżu Niemcami — zostanie stracony. W bliskiej przyszłości więc widzimy Rosję — bezwładną, — w dalszej zaś — w razie prawidłowej naszej polityki gospodarczej względem Rosji — szczerze neutralną. Stosunek Polski, państw bałtyckich i małej Ententy do Rosji może się stopniowo upodobnić do stosunku Niemiec do Austro-Węgier przed wybuchem wojny światowej. Zapas nowych sił w większości tych państw jest tak wielki, ucisk i niezaspokojenie zadań narodowych nagromadziły tyle potencjonalnej energji narodowej, że przypuszczać należy, iż wschód rosyjski dopiero znacznie później podniesie się na poziom życia tych narodów i będzie po jakimś czasie naśladował fazy, które my przechodzić wcześniej będziemy. To pozwoli nam wówczas okazać pomoc gospodarczą i kulturalną. Tak przeżarta gorączką bolszewizmu Rosja, już w stadjum rekonwalescencji będzie tem dla przemysłowców i polityków Nowej Europy, a w tej Polska zajmuje niepoślednie miejsce, czem była Rosja carska dla przemysłowców i polityków niemieckich od Piotra I aż do najnowszych czasów.

3) Polityka względem Małej Ententy jest oparta na zasadach prostych i jasnych: wszystkie państwa, które zawdzięczają wojnie światowej swe odrodzenie lub wzmocnienie się, są naszymi neutralnymi sprzymierzeńcami na wypadek większego konfliktu, i o tem nigdy nie trzeba zapominać, chociażbyśmy mieli niektóre interesy rozbieżne. Natomiast te, które utraciły przy zastosowaniu zasad Wilsona znaczenie swe z ubiegłego wieku, — w razie **wielkiego konfliktu** nie są bez zastrzeżeń naszymi sprzymierzeńcami i mogą nas wówczas zdradzić. W ten sposób, np. chociażbyśmy mieli interesy mocno rozbieżne z Czechami (Cieszyn, tendencje Czechów ku połączeniom kolejowym z Rosją i maczaniem palców w sprawie wschodniej Małopolski), to jednak są oni naszymi sprzymierzeńcami, gdyż należą do Nowej Europy. A Węgry, mimo tradycyjnej i naprawdę serdecznej z nami przyjaźni, w razie wielkiego konfliktu mogłyby łatwo stanąć po stronie obozu, dążącego do rewanżu; to też zaliczamy ich dziś do Europy starej.

4) Co do państw bałtyckich, mamy te same zasady podziału na stara i nową Europę. Do Nowej Europy należy wszystko to, co powstało na zasadzie haseł Wilsona, zastosowanej przedewszystkiem do Polski, jako państwa zmartwychwstałego, oraz najsilniejszego z pośród państw odrodzonych lub nowopowstałych. Tu więc należą, stopniowo uznane przez Ligę Narodów i dziś szybko się rozwijające gospodarczo: Finlandja, Estonja i Łotwa. Natomiast Litwa Kowieńska należy do Europy starej i jako taka jest szczególniej dla nas niebezpieczną, wbijając klin pomiędzy nami a państwami bałtyckiemi, klin, który jednak izolujemy od Rosji sowieckiej mocnem połączeniem polsko-łotewskiem pod Dynaburgiem i Drysą.

— Dlaczego zaliczamy Litwę Kowieńską do starej Europy? Może to objaw nietolerancji narodowej? Niestety fakty niezbite dowodzą, że Litwa Kowieńska jest więcej niż sprzymierzeńcem Prus. Współpraca z bolszewikami latem 1920 roku, wyjątkowe prawa na Litwie Kowieńskiej przeciw obywatelom polskim i wzmaganie się żywiołu niemieckiego, uprzywilejowanego dotąd w tym kraju, posługiwanie się do ostatniej chwili marką niemiecką — dość wyraźne to symptomaty zewnętrzne, charakteryzujące „Preussisch-Littauen", które stanowi prawdziwy nabytek wojenny, pobitych przez świat cały moralnie i fizycznie Prus. Jak możliwa jest ta kolonja prusactwa po klęsce 1918 roku, ze szkołami na wpół niemieckiemi w litewskim kraju — niech opowiedzą o tem obszary kowieńszczyzny z ich przeważającą wiejską ludnością, utrzymywaną w fanatyźmie klasowym i narodowym przez niezbyt światły kler litewski, działający nawet w interesie innego wyznania dla zwalczania stanu posiadania polskiego i narodowości polskiej. Na zmianę tego stanu rzeczy może podziałać jedynie umiejętna nasza polityka bałtycka.

Strzeszczając powiedziane powyżej wywody mamy do zaliczenia do starej Europy: Niemcy, Austrję (Węgry) i Litwę Kowieńską. Z grupy tej tylko Węgry są nam przyjazne. Z grupą tą, prócz Węgier, utrzymują kontakt bolszewicy. Anglja, która w Europie szuka osłabienia wszystkich innych potęg, dla zwiększenia własnej, podtrzymuje grupę niemiecką, jako słabszą ,rzekomo z litości, tem samem osłabiając nową Europę: do tej należą Polska, Czechy, Rumunja, popierane przez Francję i Belgję, Jugosławja, na północy Danja, Finlandja, Łotwa, Estonja. Zupełnie odrębne stanowisko w Europie zajmują Włochy. Polska, jako należąca całkowicie do Europy nowej, zbudowanej na podstawie haseł Wilsona o samostanowieniu ludów o sobie, winna utrzymywać

jak najściślejszy kontakt z państwami Nowej Europy, wzmacniając również swe przyjazne stosunki z państwami neutralnymi, jak Holandja, Szwajcarja, Norwegja, Hiszpanja.

Stosunek Polski do Stanów Zjednoczonych jest zagadnieniem odrębnem i bardzo ciekawem. JKT.

Nareszcie ujrzymy przysposobienie Gdyni do użytku publicznego.

Waidomość o otwarciu kredytu na dalszą rozbudowę portu pomocniczego w Gdyni w wysokości 2 miljardów marek powitać możemy z największą satysfakcją i radością. Jak się dowiadujemy, pozwoli to przedłużyć nieco istniejące molo i przez to zabezpieczyć lepiej od fali statki ocumowane przy kolanie równoległym do brzegu, oraz pozwoli zbudować wodociąg, zaprowadzić oświetlenie elektryczne i wogóle doprowadzić przystań do częściowej użyteczności w prędkim czasie.

Przyśpieszone tempo robót w Gdyni popchnie naprzód naszą sprawę portową, gdyż urzeczywistnienie bardzo potrzebnej przystani dla dwu — trzech statków średniej wielkości wykaże w sposób niezbity już podczas eksploatacji, w jakim stopniu będzie potrzebna Wielka Gdynia.

Wówczas samo życie nauczy nas, jak należało od początku traktować sprawę kanału morskiego do Tczewa; jednak tak długo czekać z walką dyplomatyczną o możliwość budowy tego kanału byłoby niewskazanem.

Z głosów fachowych o projekcie tczewskim.

„Dziennik Tczewski" 28/IX z artykułu: „Dla uniknięcia nieporozumień".

Podkreślam przedewszystkiem, że odnoszę się jak najsympatyczniej do wszelkich przedsiębiorstw i projektów, których celem jest, wykorzystać nadzwyczajne wprost położenie Tczewa nad Wisłą, naszą główną arterję komunikacyjną, i położenie w bliskości Bałtyku.

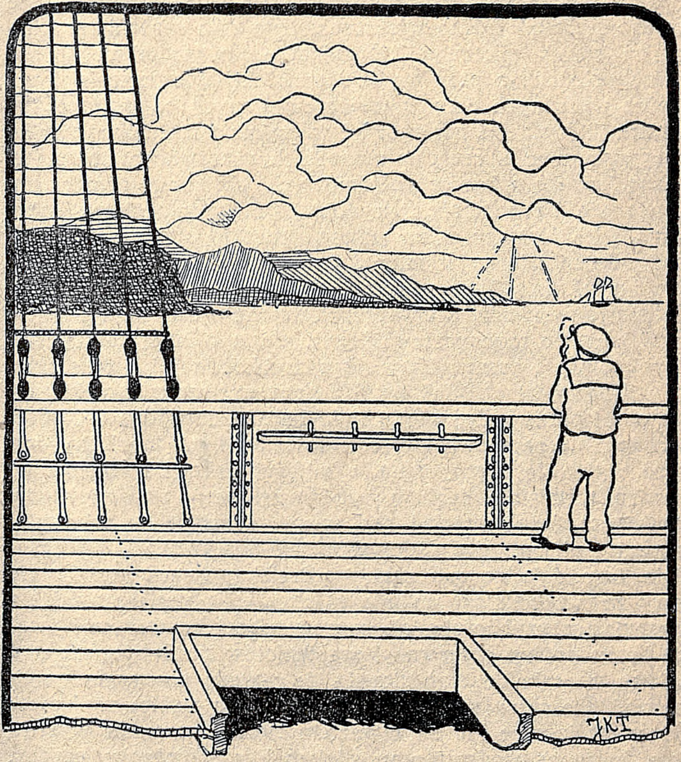
Co do portu morskiego przy Tczewie, sprawę tą uważam za zupełnie realną. Według mego przekonania Polska potrzebuje w Gdyni mały port jako niezależną od Gdańska przystań dla okrętów wojennych i innych celów. Zaś wielki port handlowy winien być urządzony na tczewskich łąkach. To jest zdanie również większości moich kolegów z budownictwa wodnego przy Wiśle. Na cóż bowiem mamy regulować Wisłę, jeżeli wielki port handlowy Rzeczypospolitej Polskiej miałby być urządzony w Gdyni, port który opierałby się nieomal wyłącznie na kolejach. I jeszcze jedno pytanie dla przeciwników portu morskiego w Tczewie. Cóż będzie z wielkiego portu w Gdyni, jeżeli obecny stan rzeczy w Gdańsku z tej lub owej przyczyny się zmieni. Porty w Tczewie i w Gdańsku uzupełniają się, ale wielka Gdynia i Gdańsk obok siebie istnieć nie mogą. Nie upadnie Gdańsk dzięki swemu położeniu nad Wisłą, ale upaść musi wielka Gdynia.

F. Fojut, inż. dypl.



Z drugiej podróży »Lwowa«.

Powrót.



Powrót z Anglji.

24-go września, po dwutygodniowym pobycie w Anglji, po zakończeniu ładowania soli, ładunek której w ilości 700 tonn przyjęliśmy dla przewiezienia do Danji, po przyjęciu pełnego zapasu słodkiej wody, koło południa zaczęliśmy wychodzić z doku na rzekę Mersey. W tym dniu przypadał jeden z najwyższych przypływów, wysokość którego równała się 32 stopom i przy którym prąd na rzece, podług oświadczenia pilota, dochodził do 7 mil na godzinę. Oprócz tego pilot oświadczył kapitanowi, że „Lwów" powinien wyjść z doku nieco wcześniej, nim nastąpi zupełnie wysoka woda przypływu, kiedy przypływowy prąd ustaje na krótki czas, aby zmienić swój kierunek przy odpływie, wobec tego, że w tym samym czasie do tego samego doku musiały wejść 7 dużych statków, które dopieco co przybyły z morza. Ta okoliczność ledwo nie kosztowała nas awarji, ponieważ po przejściu ostatniego doku, połączonego już bezpośrednio z rzeką, wtenczas, kiedy dziób „Lwowa" wysunął się dopiero z wrót doku i wszedł w strefę prądu rzeki, jeszcze bardzo silnego, a rufa jeszcze nie wyszła z doku, nie zważając na to, że jeden holownik holował dziób „Lwowa" w lewo, aby skierować go przeciwko prądowi, nie zważając również na to, że prawy motor pracował całą siłą naprzód, a lewy średnią wstecz, że ster był położony na burtę, aby spowodować ten sam skutek, prąd pochwycił wysuniętą na rzekę przednią część „Lwowa" z taką mocą, że gruby i mocny hol wyprężył się jak struna i pękła jak nitka, statek zaś szybko rzuciło w prawo, t. j. wpoprzek rzeki, przyczem przed samym dziobem „Lwowa" okazał się duży transatlantycki parowiec, który holowano wzdłuż rzeki. Zdążono jednak na „Lwowie" rzucić kotwicę, dać obu motorom pełną moc wstecz i w ten sposób w porę zatrzymać statek, ażeby uniknąć kolizji. W oczekiwaniu zmiany kierunku prądu, kapitan musiał dać rozkaz, aby obydwa nasze motory pracowały średnią mocą naprzód, ponieważ tylko w taki sposób możliwem było utrzymać statek na miejscu i nie dać mu spławiać się. Po zmianie kierunku prądu, podnieśliśmy kotwicę i już bez holowników ruszyliśmy w dół rzeki, skierowując się ku jej wyjściu, lecz nie obeszło się znowu bez przygody i zwłoki, ponieważ już przed pół godziną popsuła się pompa w jednym z motorów i ponieważ nie można było ryzykować, płynąć i

manewrować na wąskiej rzece z tak silnym prądem z jednym tylko motorem, stanęliśmy znowu na kotwicy naprzeciwko przedmieścia Birkenhead, New Brighton, i po paru godzinach usilnej pracy załogi maszynowej, po naprawieniu pompy, znowu podnieśliśmy kotwicę i wypłynęliśmy na dobre z rzeki. Pogoda nam sprzyjała, była prawie cisza i tylko trochę mglisto. Późno wieczorem tego dnia spuściliśmy pilota na statek pilotowy, krzyżujący koło przylądka Lymes point, położonego przy wyjściu z zatoki Liverpoolskiej i nie mając wyraźnych danych meteorologicznych co do kierunku wiatru, który mógł nas spotkać w cieśninie Irlandzkiej i tylko przypuszczając z szeregu uprzednich obserwacyj, że więcej szans jest dla wiatrów południowych, obraliśmy tym razem drogę nie na południe, jak dotąd, przez południową część kanału Irlandzkiego, a na północ, przez jego północną część prowadzącą między Irlandją i Szkocją. Wybraliśmy pomyślnie, bo już rano 25-go września, powstał lekki wiatr od południowego wschodu, który stopniowo się wzmacniał i już o 6-tej godzinie rano postawiliśmy żagle, a o 10-ej zatrzymaliśmy motory i posuwaliśmy się z szybkością 7,5 ii 8 węzłów (8 mil na godzinę). Jak zwykle przy wietrze z tego kierunku o tej porze roku, morze było bardzo zamglone i tylko z trudnością i na niewielkiej odległości 3—4 mil mogliśmy dojrzeć wybrzeże wyspy Man, a później Szkocji i Irlandji. co bardzo utrudniało żeglugę pod względem nawigacyjnym, zwłaszcza, jeżeli przyjąć pod uwagę panujące w tej części silne i zmienne prądy przypływowo-odpływowe. W południe tego dnia po raz ostatni ujrzeliśmy przez gęstą mgłę góry na wschodniem wybrzeżu Irlandji i płynęliśmy dalej z wzrastającą szybkością, nie mogąc więcej kontrolować swego kursu podług obserwacyj przedmiotów na lądzie, siła zaś wiatru wzrosła do tego stopnia, że pogoda zaczynała przyjmować charakter szturmu i nie zważając na to, znajdowaliśmy się jeszcze nie na otwartem morzu, powstała wysoka fala, która spowodowała w miejscach z silniejszym prądem wprost kotłowanie się wody. Wkrótce też odebraliśmy depeszę na naszej stacji telegrafu bez drutu z ostrzeżeniem, że od Atlantyku ku Irlandji i Anglji zbliża się znaczna depresja, więc należało się spodziewać silnego szturmowego wiatru. Przedtem już kapitan, nie dowierzając pogodzie, dał rozkaz o zwinięciu górnych żagli, po otrzymaniu zaś depeszy zwinięto jeszcze parę żagli, zostawiając rozwiniętemi tylko burzniki. Ponieważ podróż z Gdańska do Anglji odbyliśmy przedtem przy niezwykle spokojnych warunkach pogody, więc kandydaci Szkoły Morskiej, którzy przybyli na „Lwów“ właśnie przed tą podróżą, faktycznie nie mieli dotąd sposobności poznać burzliwego morza, kiedy się ono staje jeszcze piękniejsze, niż przy warunkach cichej pogody, lecz przynosi ze sobą pewne niewygody dla niedoświadczonych. Nadzwyczaj pomyślną dla nas podczas tej burzy była ta okoliczność, że droga nasza wiodła po tym samym kierunku, co wiatr, i w ten sposób, przy niewielkiej ilości żagli, które rozwinęliśmy, płynęliśmy z szybkością do 11 węzłów i więcej i ponieważ fala szła również w tym samym kierunku i wzrastała w miarę naszego stopniowego wysuwania się na otwarty ocean, nie dawała się jednak tak ciężko odczuć, jakby to było, gdybyśmy byli zmuszeni płynąć wpoprzek jej. Zawdzięczając temu szturmowi, udało się nam w ciągu jednej doby przepłynąć 215 mil, odległość dla „Lwowa“ zupełnie niezwykłą, ponieważ przeciętnie, w dobrych warunkach pogody, przepływaliśmy na dobę 100—120 i najwyżej 150 mil. Ku wieczorowi 26-go września burza ustała, pozostawiając po sobie słaby i nierówny wiatr od południa i mocno rozhukaną falę, na której „Lwów“ bujał się w dalszym ciągu bardzo silnie. Mieliśmy zamiar wyjść na morze Północne przez cieśninę między wyspami OrkneJskiemi i Szetlandzkiemi i po trzydniowej żegludze na Atlantyku, podczas której minęliśmy zdaleka małe wyspy Kilda, nieliczni mieszkańcy których żyją z polowania na wielorybów, odwiedzających te wody mniej-więcej we wrześniu, zbliżyliśmy się do cieśniny między wyspami Szetlandzkiemi i Orknejskiemi wieczorem 29go września na odległości około 8 mil i właśnie wtenczas, po krótkim okresie ciszy, kiedy po raz pierwszy podczas tej podróży, na kilka godzin puszczono w bieg oba motory, powstał wiatr wprost przeciwny, który zmusił nas do zmiany poweitego projektu i do skierowania na kurs wzdłuż zachodniego wybrzeża Szetlandzkich wysp. Po kilku pogodnych i jasnych dniach żeglugi na Atlantyku, znowu weszliśmy w strefę mgły i deszczu, cechującą wyspy Szetlandzkie i ich okolice podczas większej części roku. Mijając te wyspy, ze współczuciem myśleliśmy o ich mieszkańcach, potomkach dawnych wikingów, którzy muszą ciągle tu przebywać, krótko tylko latem widząc słońce i nie zważając na to, odznaczają się zdrowiem i wysokim wzrostem i zajmują się przeważnie rybołóstwem, hodowaniem owiec i powszechnie znanych szetlandzkich pani i tylko w bardzo małym stopniu — rolnictwem. Na wyspach tych wcale nie rosną drzewa, oprócz niewielkiej ilości posadzonych w dobrem ukryciu od wiatru. Koło północy, w noc na 1-go października ominęliśmy północe wybrzeże wysp Szetlandzkich, co stwierdziliśmy, widząc prze krótki czas we mgle i przez siatkę drobnego deszczu ogień latarni morskiej Muckle point, położonej na północnym przylądku wysp i weszliśmy na wody morza Północnego, które odrazu powitało nas niegościnnie, posyłając nam krótką, wysoką i dokuczliwą przeciwną falę, na którą statek nie mógł nadążyć podnosić się i nurzał się w nią dziobem, powodując silne i raptowne uderzanie i silne kołysanie się. Ten stan trwał jednak tylko przez kilka godzin i podczas dnia 1-go października i wiatr i fala ucichły, wieczorem zaś wiatr powstał od południa i kierunek jego stopniowo, przy zmiennej sile zaczął się zmieniać na zachodni i północno-zachodni, pomyślny dla nas. 2, 3 i 4-go października, powoli i stopniowo, lecz pewnie, posuwaliśmy się na południowy wschód ku wybrzeżom NVorwegji, pilnie bacząc na żagle i horyzont, ponieważ pogoda stale była niepewna, a wiatr do takiego stopnia nierówny, że ustawał na kilka godzin prawie zupełnie, aby w pewnej chwili nadlecić w formie silnego i raptownego wichru z taką siłą, że odrazu zaczynał nas pędzić z szybkością 10 węzłów. Ta okoliczność nie pozwoliła kapitanowi, przez ostrożność, ryzykować na rozwinięcie wszystkich żagli. 4-go października rano dostrzegliśmy latarnię morską Lindesness na południowym wybrzeżu Norwegji i wpłynęliśmy na wody Skagerraku przy jasnej i cichej pogodzie. W południe wiatr ustał zupełnie, więc zwinęliśmy żagle i po raz drugi podczas tej podróży puszczono w bieg oba motory. Koło północy, w noc na 5-go października, minęliśmy przylądek Skagen, weszliśmy do Kattegatu i przyjęliśmy na pokład pilota. W południe zbliżaliśmy się już do ujścia Limfjordu, na którym w odległości 25 mil od morza leży Aaalborg, a o 4-tej godzinie już byliśmy w tym porcie przycumowani do bulwarku.

Pobyt w Danji.

Prawie natychmiast po naszem przybyciu do Aalborga, przysłano na statek dużą paczkę korespondencji z polskiego konsulatu dla uczniów i załogi i w ten sposób odczuliśmy odrazu, że o nas pamiętano, bo podczas pobytu w Anglji i Francji brakowało nam bardzo opieki przedstawicielstwa konsularnego, które w wielu wypadkach mogłyby nam okazać pomoc i dać cenne wskazówki. Dzięki staraniom posła polskiego w Kopenhadze, p. A. Dzieduszyckiego, Rząd Polski szeroko rozwinął w Danji instytut konsulatów honorowych, powołując na te stanowiska w rozmaitych większych miastach dobrze znanych i ogólnie szanowanych obywateli duńskich. W Aaalburgu takim konsulatem honorowym jest właściciel chemicznej fabryki i prezes izby handlowej, p. Kragelund, człowiek już starszy i zamieszkujący w tem mieście od 35 lat. P. Kragelund był nieobecny w Aalborgu w dniu naszego przybycia, ponieważ, wiedząc o naszem projektowanym przybyciu, wyjechał do Kopenhagi, aby zaciągnąć instrukcyj w Poselstwie, jednak poczynił już uprzednio starania, aby dla „Lwowa“ wyznaczon wygodne i dobre miejsce przy bulwarku. Nazajutrz, 6-go października, po powrocie z Kopenhagi, p. Kragelund, przybył po południu na statek i po zapoznaniu się z nami zaproponował kapitanowi i mnie ułożyć program wycieczek dla uczniów w taki sposób, aby oni mogli poznać kraj i miasto w możliwie szerokim zakresie. Wyko-

nanie programu zaczęliśmy nazajutrz, w sobotę, 7-go października, wycieczką pierwszej grupy uczniów i większej części oficerów na miasto pod przewodnictwem samego p. konsula.

Aalborg jest jednem z większych po Kopenhadze miast w Danji, liczy koło 50 tys. mieszkańców i wyraźnie dzieli się na starą i nową dzielnicę, przyczem pierwsza jest jednem z najstarszych miast w Danji i dotąd zachowała dużą pamiątek i cech średnich wieków, z pośród których zwiedziliśmy dawny klasztór obecnie przerobiony na przytułek dla niedołężnych starców. Jako port Aalborg ma wielkie znaczenie, ponieważ służy portem dla eksportu bydła i wyrobów mlecznych z całej okolicy, która słynie swą wysoką kulturą rolną i poza eksportem cementu, wytwarzanego w dużej ilości na miejscu, rozwija się obecnie jako port importu z Anglji węgla i soli, które dotąd przywożono z Niemiec.

Po zwiedzeniu ciekawych miejsc w mieście, objeżdżaliśmy duży i ładny park miejski ze wzgórz którego odkrywa się piękny widok okolic i gdzie znajduje się dom, w którym znana nasza rodaczka Ledóchowska, przez kilka lat prowadziła pensję dla dziewcząt, pozostawiając po sobie miłą i sympatyczną pamięć nietylko wśród zamieszkujących dotąd w Danji Polaków, przeważnie robotników rolnych, lecz i pośród wszystkich Duńczyków. Jeden z oficerów „Lwowa", bliski krewny naszej rodaczki, p. A. Ledóchowski, miał stały kłopot w przyjmowaniu wizyt tych robotników-Polaków, którzy zawdzięczali jej zdrowie swych dzieci i opiekę nad niemi w ciężkiej dla nich chwili życia i teraz przychodzili na „Lwów" ze specjalnym zamiarem wyświadczenia swej wdzięczności chociaż krewnemu swej dobrodziejki. Ku końcowi naszego pobytu w Aalburgu, kiedyśmy poznali i spotkali więcej osób, dowiedzieliśmy się, że akcja pomocy biednym i chorym Polakom była zorganizowana przez panią Ledóchowską gruntownie, szeroko i skutecznie i nie ograniczyła się tylko okazaniem pomocy w Danji, lecz przy współudziale p. konsula, podczas ofensywy bolszewickiej w Polsce, zbierano w Aalburgu ubranie i obuwie i wysyłano je przez Gdańsk do Polskiego Czerwonego Krzyża. Koło zachodu słońca zakończyliśmy ciekawą wycieczkę na miasto i całą liczną gromadą wstąpiliśmy do prywatnego mieszkania p. Kragelunda, gdzie małżonka jego, duńskim zwyczajem, własnoręcznie podała każdemu z gości kieliszek wina, cukry i ciastka, a sam pan konsul wzniósł toast na cześć Polski i Jej młodzieży, na który odpowiedział serdecznem podziękowaniem jeden z uczniów. Po krótkiej pogawędce pożegnaliśmy uprzejmych gospodarzy i wróciliśmy na statek, gdzie zastaliśmy czekającego na nas polskiego proboszcza, księdza Bendera, który przyszedł odwiedzić pierwszy statek pod polską banderą w porcie Aalborga i zaproponować nam wysłuchanie mszy św. nazajutrz w niedzielę w kościele, co też i uczyniliśmy.

W niedzielę, po południu, podług ułożonego programu, do statku przybyły dwa ciężarowe samochody z przygotowanemi na nich ławkami i jeden osobowy, na które wsiedli uczniowie i oficerowie, w ogólnej ilości 38, nie licząc samego p. Kragelund i jego syna, inżyniera chemika, którzy towarzyszyli nam i kierowali wycieczką do okolic miasta, dokąd wyjechaliśmy przy dźwiękach chóralnego śpiewu uczniów. Pogoda była jasna i ciepła, dzień cichy i świąteczny, droga bardzo dobra i ożywiona wielką ilością samochodów i rowerów, na których mieszkańcy miasta wyjechali użyć powietrza w ostatnich ciepłych dniach jesieni; więc przejażdżka sprawiła wszystkim prawdziwą przyjemność i dała nam możność widzieć i poznać kraj poza obrębem murów miejskich. Niewielka przygoda, która wydarzyła się na każdym z ciężarowych samochodów kolejno, pęknięcie opony, spowodowane prawdopodobnie przeładowaniem samochodów, urozmaiciły wycieczkę i dała nam czas dla przechadzki podczas zdejmowania popsutej opony i podczas podróży syna p. konsula z powrotem do miasta po nową oponę, której nie było w zapasie w domu; którą p. Kragelund musiał nabyć, co nie było łatwem ze względu na niedzielę. Celem przejażdżki były wzgórza, pokryte wrzosem, odległe od miasta o 45 kilometrów, z których odkrywał się rozległy widok na okolice. Po krótkim spacerze po wzgórzach, po uformowaniu i fotografowaniu kilku grup z przygodnymi znajomymi Duńczykami, którzy naogół, przez cały czas pobytu „Lwowa" w Danji okazywali dla nas dużo sympatji, musieliśmy znowu przyjąć zaproszenie p. Kragelunda na obstalowaną zawczasu kawę w pobliskiej restauracji, gdzie zasiedliśmy całem towarzystwem do długiego, nakrytego stołu i zakąsiliśmy się prawdziwą przyjemnością. Nasi chłopcy byli bardzo ożywieni i bardzo zadowoleni z przejażdżki, stanowiącej rozmaitość po dłuższym pobycie na morzu i wyjawili swe uczucia w przemówieniu, wyrażającą ich serdeczną wdzięczność dla p. konsula. Oprócz tego dowiedziano się, że w jednej z sal jest pianino, więc po uzyskaniu zgody obecnych tam gości, przy akompanjamencie jednego z uczniów, odśpiewano kilka polskich piosenek, wykonanie których uzyskało ogólne brawa. Chociaż powrót odbywał się po zachodzie słońca, i było już dość świeżo, młodzież nie straciła humoru i w doskonałem usposobieniu, ze śpiewem wracała na statek. Podczas następnych dni pobytu w Aalborgu zakończono program wycieczek zwiedzeniem wielkiej, nowoczesnej wytwórni cementu i fabryki szkła. Podczas obu tych wycieczek, zawdzięczając staraniom i stosunkom p. Kragelunda, okazywano nam ze strony dyrekcyj fabryk najwyższą uprzejmość i dawano wyczerpujące objaśnienia co do najdrobniejszych szczegółów. Spotykając pana Kragelunda prawie codzień i dużo z nim rozmawiając, przyjemnie mi było stwierdzić i słyszeć od niego bardzo pochlebne zdania o naszych chłopcach, których on starał się poznać bliżej podczas wycieczek i podczas odwiedzin na statku. Jeżeli dodać jeszcze, że jednego wieczora było przyjęcie dla wszystkich oficerów statku p. konsula, na którem mieliśmy możność poznać przedstawicieli kupiectwa Aalborga, znajomość z którymi może posłużyć dla nawiązania stosunków handlowych, w innym znowu dniu wyjechaliśmy z p. Kragelundem i p. kapitanem Ziołkowskim samochodem dla zwiedzenia wzorowej stajni bydła i nakoniec trzeciego wieczora urządziliśmy skromne przyjęcie na „Lwowie" dla p. konsula i jego rodziny, — stanie się zrozumiałem, że pobyt Aalborgu nie dłużył się nam i że dzięki uprzejmości i staraniu i również dzięki dobremu zrozumieniu przez p. Kragelunda przyjętych na siebie obowiązków, pobyt ten był dla nas nie tylko przyjemny. lecz i korzystny i z pewnym żalem opuściliśmy ten gościnny port, aby, w myśl odebranego z Departamentu handlowej marynarki rozkazu, udać się do Kopenhagi, dokąd też przybyliśmy o świcie dnia 16-go października i stanęliśmy na katowicę na redzie.

Po złożeniu przez kapitana statku wizyty Posłowi Polskiemu p. Aleksandrowi Dzieduszyckiemu, wyjaśniło się, że p. poseł był już przedtem poinformowany o przybyciu „Lwowa" do Kopenhagi i nie wiedział tylko dokładnego terminu, jednak poczynił już wszelkie przygotowania. Jeszcze podczas pobytu w Aalborgu zauważyliśmy, że stosunek władz duńskich do „Lwowa", zawdzięczając porozumieniu się z niemi naszych przedstawicieli, był prawie taki jak do rządowych statków wojennych, a w Kopenhadze wprost dorównywał stosunkom do statków wojennych, ponieważ nie tylko nie dokonywano rewizji celnej, zwykłej na statku handlowym, lecz zwolniono „Lwów" od opłaty portowej w Kopenhadze i zmniejszono ją znacznie w Aalborgu, nie mówiąc nic o nadzwyczajnej uprzejmości władz przy załatwieniu rozmaitych formalności. Od tego rana w dniu przybycia do Kopenhagi, starszy oficer „Lwowa", p. Matyjewicz-Maciejewicz, razem z innymi oficerami kierował robotami w porządkowaniu statku i przyprowadzeniu go do stanu możliwie czystego i kokieteryjnie eleganckiego i biadał ciągle, że wobec dość zimnej już

pogody, krótkich dni i stałych przymrózków w nocy nie był w stanie nanowo pomalować burty i masztów, będąc zmuszony zadowolnić się tylko ich zmyciem. Podczas pobytu w aAlborgu, podczas wyładowywania soli i naładowywania balastu, na statku rozpoczęto już niektóre przygotowawcze roboty, związane z mającym wkrótce nastąpić przybyciem na zimę do portu ojczystego, jak np. spuszczono górne reje, odwiązano niektóre żagle etc., więc po otrzymaniu rozkazu o udaniu się do Kopenhagi, co było dla nas niespodzianką, wszystkie te roboty wykonano znowu, podnosząc na miejsce reje i przywiązując żagle, co przysporzyło oficerom, załodze i uczniom dużo pracy, lecz statek przedstawiał się pięknie. Podczas bytności p. kapitana Ziółkowskiego w Poselstwie, p. Poseł natychmiast uzyskał telefoniczne połączenie z miarodajnymi czynnikami administracyjnymi i społecznymi, i w porozumieniu z p. kapitanem ułożył dokładny rozkład czasu w taki sposób, aby podczas dwudniowego pobytwu „Lwowa" w Kopenhadze umożliwić uczniom poznanie portu.

Aby ułatwić komunikację z lądem, nazajutrz rano, 17-go października, „Lwów" został zaholowany do portu i przymocowany koło bulwarku Langelinie, stanowiącej jedno z najdogodniejszych miejsc dla postoju statku w porcie Kopenhagi. Ledwo zdążono założyć wszystkie cumy, kiedy koło 9 godziny rano na statek przybył kierownik wydziału prasowego Poselstwa, p. Wieluch, i oznajmił nam, że chociaż to nie weszło w program, wykonanie którego miało się rozpocząć dopiero od południa, lecz o ile statek już wszedł do portu, można wykorzystać pozostający do południa czas wolny i zwiedzić pobieżnie miasto i słynną w całej Europie gliptotekę. Natychmiast więc zebrała się liczna grupa uczniów, z których na statku pozostała tylko niezbędna dla spełniania służby na pokładzie ilość i w towarzystwie p. Wielucha i oficerów statku, żywo i wesoło wyruszyła na miasto, dostając się odrazu po zejściu na ląd pod celne strzały licznych fotografów rozmaitych dzienników, aby nie wydostać się z pod nich do samego powrotu na statek. Po powrocie z gliptoteki, do której p. Poseł uzyskał dla nas wolny wstęp i w której objaśnienia o zbiorach skulptury i obrazów udzielała w języku francuskim pani zarządzająca gliptoteką, spożyto naprędce na statku obiad i wyruszono na specjalnie przysłanym przez Dyrekcję portu holowniku do portów handlowego i wojennego i do stoczni, przyczem objaśnień udzielał pomocnik Dyrektora Portu. W tym samym czasie w Poselstwie odbyło się śniadanie, na którem byli obecni oprócz obojga państwa Dzieduszyckich, konsul Polski w Kopenhadze, p. Rusiecki, Attache morski francuski, Dyrektor portu handlowego, dyrektorowie Wschodnio-Azjatyckiego towarzystwa żeglugi i United Steamship line, polski kompozytor, p. Ignacy Friedman, kapitan „Lwowa" p. Ziółkowski i wolni od służby oficerowie „Lwowa". Po śniadaniu pp. Poseł i Konsul odwiedzili na krótko statek i potem całe towarzystwo zebrane uprzednio w Poselstwie, połączyło się z uczestnikami wycieczki do Portu w jacht klubie, który wydał na naszą cześć popołudniową herbatkę. Podczas herbatki. p. Dyrektor portu wniósł w języku francuskim toast na cześć Polski i Polskiej handlowej marynarki, wypowiadając między innemi życzenie, aby statki pod Polską dwukolorową banderą pojawiły się na morzach w takiej samej ilości jak statki pływające pod banderą duńską, składającą się z takich samych kolorów. Jeden z oficerów „Lwowa" powtórzył wygłoszony przez p. Dyrektora toast po polsku, a p. kapitan Ziółkowski odpowiedział toastem na cześć Danji, dziękując za uprzejme przyjęcie. Dość późnym już wieczorem wróciliśmy na statek, aby odpocząć przez noc od wrażeń dnia i aby nazajutrz od rana, znowu na przysłanym holowniku wyjechać najpierw na zwiedzenie portu, potem jednego z nowszych pasażerskich statków, kursujących z Danji do Ameryki „United States" i nakoniec najnowszego i największego w świecie statku motorowego, pojemności 15 000 ton, „Jawa". Należy zaznaczyć, że podczas zwiedzenia obu tych statków, które oba dopiero w przededniu przybyły do Kopenhagi, pierwszy z Nowego Yorku, drugi z Dalekiego Wschodu, kapitanowie i oficerowie tych statków udzielali najszczegółowszych informacyj co do urządzenia i mechanizmów, i że po skończeniu zwiedzania na „United States" wydano dla wszystkich uczestników wycieczki, w liczbie 60, obfite śniadanie, a na „Jawie" popołudniową herbatkę, podczas których znowu wygłaszano toasty.

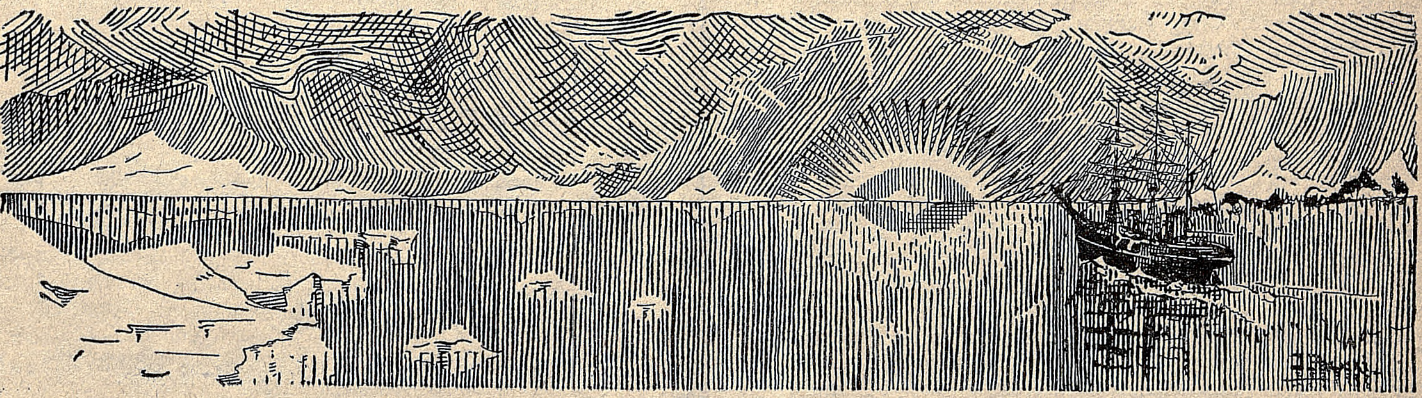
Oprócz tego od samego rana tego dnia podniesiono na masztach tych statków polskie bandery. Koło 5-tej godziny po południu, po powrocie wycieczki, skromnie przyjęliśmy na statku naszych przedstawicieli dyplomatycznych w Danji i wszystkich Duńczyków, uprzejmości których zawdzięczaliśmy, że podczas krótkiego pobytu w oKpenhadze, mogliśmy ten krótki czas wykorzystać tak dobrze, że wszyscy uczniowie należeli przynajmniej do dwóch wycieczek. Po odejściu naszych gości musieliśmy szybko się przebrać, aby zdążyć na koncert p. Friedmana, bilety na który przysłał p. Poseł dla wszystkich oficerów i uczniów, po koncercie zaś byliśmy wszyscy zaproszeni na raut do Poselstwa, gdzie o godzinie 10 i pół zebrało się razem około 100 osób i gdzie oprócz znajomych już nam osób, spotkaliśmy i zapoznaliśmy się jeszcze z przedstawicielami kolonji Polskiej w Kopenhadze. Przelotna pogawędka z dyrektorami towarzystw żeglugowych, z kapitanami statków, które zwiedziliśmy i z dyrektorem szkoły morskiej w Kopenhadze, którego również poznaliśmy na przyjęciu w Poselstwie, wykazała ich duże zainteresowanie do Polski, jej gospodarki i rozwoju naszej żeglugi handlowej. Koło północy, z żalem pożegnaliśmy uprzejmych gospodarzy i wróciliśmy na „Lwów". Nazajutrz rano byliśmy już gotowi do wyruszenia w podróż do Gdańska, musieliśmy śpieszyć, ponieważ 1-go listopada powinny były się rozpocząć wykłady w Szkole Morskiej. Przed odjazdem z Kopenhagi na „Lwów" jeszcze raz przybli p. Poseł z żoną, p. Konsul z żoną i sekretarz poselstwa, p. Frankowski, aby pożegnać nas raz jeszcze. O 10-tej godzinie podnieśliśmy kotwicę i cumy i odchodząc od bulwarku, wysłaliśmy na wanty załogę i uczniów, aby morskim zwyczajem wznieść trzykrotny okrzyk na cześć przedstawiciela Rzeczypospolitej Polskiej w Danji. Podróż z Kopenhagi do Gdańska odbyliśmy bardzo szybko i pomyślnie i o świcie 21-go października przybyliśmy na redę Nowego Portu i tem zakończyliśmy kampanję tego roku.

Kończąc opis drugiej podróży, muszę położyć specjalny nacisk na pracę naszego przedstawicielstwa w Danji, które dzięki staraniom p. Posła Dzieduszyckiego jest zorganizowane w tym kraju, podług mego zdania, idealnie i już przyniosło nam dużo korzyści, które narazie wyjawiły się w pomocy okazanej nam jako statkowi szkolnemu i w pewnej mierze tylko jako statkowi handlowemu. Przyjmując jednak pod uwagę, że rozwój naszej marynarki handlowej nie jest już więcej tylko marzeniem, a z rozszerzeniem egzystującego towarzystwa żeglugowego „Sermacja", z utworzeniem towarzystwa „Lechja" i nabyciem trzech statków przez p. Dunin-Sleosa, nabiera form zupełnie realnych, do takiego stopnia realnych, że już na wiosnę przyszłego roku kilkanaście statków pod polską banderą ukaże się na wodach Bałtyku i innych morzach Europy, wobec czego staje się zupełnie nieodzownem utworzenie i w portach innych państw konsulatów polskich, ponieważ eksploatacja statków handlowych potrzebuje ich energicznego poparcia i współpracy i możnaby pod tym względem przyjąć jako wzór organizację przeprowadzoną z takiem powodzeniem przez p. Dzieduszyckiego w Danji, przez powołanie na stanowisko konsulów honorowych obywateli tego państwa, w którem znajduje się dany port. Co się zaś tyczy samego pływania, to

kierownictwo Marynarki handlowej M-stwa Przemysłu i Handlu, jak również Dyrekcja Szkoły Morskiej starały się o to, aby nie ograniczyć się praktycznem pływaniem na wodach Bałtyku, lecz na wzór innych państw, posiadających nie jedną szkołę morską i nie jeden statek szkolny, rozszerzyć to pływanie wyjściem na inne morza z odwiezieniem ładunku do portów zagranicznych. Zadanie to udało się wykonać, lecz w wielu wypadkach na przeszkodzie był brak środków, brak odpowiedniego wyekwipowania uczniów, co ma zawsze jedno i to samo źródło — niski stan naszej waluty. Korzyści tego pływania, jako praktyki dla naszych przyszłych marynarzy jest ogromną i niemniejszą jest korzyść dla rozwoju naszej marynarki handlowej, ponieważ podczas odwiedzin rozmaitych portów najlepiej nawiązuje się stosunki. W tym roku zapoczątkowaliśmy nasze dalsze podróże szkolne narazie dwoma podróżami do Anglji, przyczem w drodze powrotnej zawijaliśmy pierwszy raz po ładunek do Cherbourg'a, teraz zaś przywieźliśmy ładunek z Anglji do Aalborg'a; na wiosnę przyszłego roku kierownictwo marynarki handlowej projektuje jeszcze dalszą podróż, bo do Brazylji i Północnej Ameryki, z odwiedzeniem po drodze wysp na Atlantyku. Wierzymy, że z Bożą pomocą podołamy i poniesiemy naszą Polską banderę dalej i dolej, aż okażemy ją w krajach całego świata.

M. Stankiewicz,

kapitan maryn. w rezerwie, kierownik nauk na st. szk. „Lwów".



Kronika światowa marynarki i budowy okrętów

Polska.

Pewna firma holenderska budowy kanałów i portów, jedna z największych firm holenderskich w tym zakresie, zainteresowana projektem kanału morskiego do Tczewa zażądała dokładnych planów terenu celem sporządzenia przybliżonego kosztorysu robót.

W sprawie rejestracji marynarzy polskich.

Zwracamy uwagę na smutny fakt, że mimo iż liczni marynarze polscy tułają się zagranicą lub niewłaściwie są zajęci w kraju, mimo że rozlegają się skargi na bezrobocie w marynarce, w ostatnich czasach trudno o dobranie na nieliczne jeszcze polskie statki polskiej załogi.

W naszym Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku, Neugarten 27, który wykonuje czynności rejestracji i biura werbunkowego, poważna, nieprzebierająca podaż pracy **jest znacznie mniejsza**, niż zapotrzebowanie. Jak uprzejmie informuje nas dyrektor wspomnianego urzędu, zasłużony i zany w kołach morskich kapitan p. Tadeusz Świnarski, — w Urzędzie zapisało się wielu fachowych marynarzy, w tej liczbie jak oficerów tak też załogi, jednak gdy zachodzi potrzeba (zawsze pilna, — załoga musi być zaokrętowana lub dokompletowana w ciągu 2—3 dni, nieraz doby), rozsyłanie listów, nawet telegramów nie daje owocu i na statek polski niema możności umieścić Polaka. Najczęściej wzywany wcale nie odpowiada, lub też nie może się zgodzić z obecnemi niskiemi poborami. Szczególniej trudno znaleźć-Polaków-mechaników i maszynistów okrętowych.

Wiele szkodzi okoliczność, że nie mamy w Gdańsku Domu Marynarza Polskiego. Zastąpić go może narazie według zdania p. kpt. Świnarskiego założenie placówek informacyjnych w Gdyni, Pucku, Wejherowie, Tczewie, z których każda miałaby przygotowane szybkie połączenie z każdą z zapisanych u niej osób. Wystarczyłoby wówczas podać telefonicznie do takiej placówki jakie miejsce jest wolne, ażeby nazajutrz już poszukujący pracy mógł stanąć w Gdańsku.

Osoby lub instytucje, które zawodowo mogłyby i pragnęłyby przyczynić się do udoskonalenia organizacji werbunkowej polskiej i zorganizować takie placówki na prowincji, zechcą się zwrócić do wyżej wymienionego urzędu w Gdańsku, wzgl. do redakcji pisma naszego.

Spis założonych placówek werbunkowych informacyjnych zostanie ogłoszony w styczniowym numerze.

Powiększenie się floty handlowej polskiej.

Flota nasza handlowa, istniejąca zaledwie od roku, powiększyła się o cztery dalsze jednostki. Znane towarzystwo żeglugi morskiej „Sarmatja" zarejestrowało kilka dni temu parowiec „Warta", ex Danzig, parowiec żelazny, o pojemność 618 ton brutto i 329 rejestrowych ton netto. Sygnał rozpoznawczy nowy PBAO. Statek „Wawel" pobrał węgle w porcie gdańskim i odpłynął z ładunkiem do Piotrogrodu. Jest to pierwsza próba posłania polskiego statku handlowego do wód sowieckich.

Podkreślić należy ruchliwość i dzielność „Sarmacji", która szybko zwiększa swój tabór okrętowy, utrzymując już istniejące statki w ciągłym ruchu. Firma ta, jak słyszeliśmy, nabyła jeszcze jeden statek, obecnie się remontujący i nabywa inny, już większej znacznie pojemności.

Jednocześnie zarejestrowane zostały trzy statki o pojemności około 500 ton każdy, nabyte przez p. Dunina-Slepsa. Statki te dwumasztowe, posiadające maszynę między masztem głównym a rufą są przystosowane do przewozu drzewa i znajdują się obecnie w Grecji, skąd niebawem zostaną przyprowadzone do Gdańska. Szczęść Boże!

Budżet szkół morskich w Niemczech i w Polsce.

Izba handlowa miasta Lubeki zwróciła uwagę senatu swego miasta na to, że Lubeka daje na utrzymanie szkoły żeglugi morskiej tylko 34 krotne wpisowe uczniów, podczas gdy Brema przy znacznie większej ilości uczni wydaje 64-krotne wpisowe, zaś Hamburg 38-krotne. Pozatem szereg małych szkół żeglarskich pruskich zamknięto oraz zwinięto w Meklenburgu szkołę w Roztoku. Czy senat Lubeki uwzględni prośbę izby handlowej niewiadomo.

Pouczającem byłoby porównanie z naszą Szkołą Morską w Tczewie, gdzie uczniowie wpłacają około 7 milj. mkp. rocznie wpisowego. Nie chodzi oczywiście o zmniejszenie wpisowego, gdyż niezamożni są zwolnieni od takowego, zaś mniej zamożni — od połowy wpisu, jednak chodzi i ogólny wydatek na Szkołę. Przy odpowiednio licznym personelu nauczającym, szkoła nasza nie posiada dość licznych pomocy naukowych, bez których specjalizacja dalsza jest niemożliwa. Starania izby handlowej miasta Lubeki niech będą przykładem dla naszych urzędów miarodajnych; tam chodzi jednak prawdopodobnie o uposażenie personelu, — u nas — o przyrządy i pomocy szkolne.

Sprawa Kłajpedy.

Sprawa Kłajpedy rozpatrywana od niejakiego czasu w Radzie Ambasadorów w Paryżu, nie uzyskała jeszcze definitywnego rozstrzygnięcia, i prawdopodobnie rozstrzygnięcie nie będzie miało charakteru stanowczego. Leży to w interesie Polski, by swoboda krzątania się Niemiec dokoła tego naturalnego wyjścia Litwy Kowieńskiej, Wileńszczyzny i całego dorzecza Niemna nie wzmogła się i przeszła w faktyczną lub ukrytą administrację wschodniopruską. Z innej strony byłoby wysoce niekorzystnem dla naszych województw wschodnich, dopuszczenie Litwy Kowieńskiej do rządzenia terenem, na którym nie potrafiłoby dać sobie radę ani z administracją wewnętrzną, ani portową i uczyniłoby tu fatalną zaporę dla naszego przyszłego obfitego eksportu przez ten port. Na szczęście obawa ta nie zachodzi; niezgodność między Litwą Kowieńską i Prusami Wschodniemi w tym punkcie, oraz przeciwieństwo interesów tej i tamtych w sprawie kłajpedzkiej interesom większości innych państw Nowej Europy pozwala przypuszczać, że Kłajpeda raczej się wzmocni w swym charkterze wolnego miasta, a w tym porcie Polska, przy odpowiedniej naszej akcji dyplomatycznej, uzyska rozległe prawa.

Należy oczekiwać również urzeczywistnienia w większym niż dotychczas stopniu umidzynarodowienia Niemna jako drogi wodnej.

Łotwa.

Podjęcie dragi łotewskiej.

Jak wiadomo, Rosjanie w r. 1915 uprowadzili z Rygi większość drag tego portu do Piotrogrodu, pozostałe w liczbie trzech, zatopili w cieśninie Moonsund. Obecnie Łotysze podnieśli z tych ostatnich dragę (pogłębiacz) „Cyklop", należącą do ryskiego komitetu giełdowego i przyprowadzili 18 11 do Rygi.

Łotewskie porty, szczególniej Ryga i Windawa, zdążyły się zapiaszczyć i roboty pogłębiania są paląca potrzebę tych portów.

Budżet urzędów morskich w Łotwie na rok 1922 23.

Budżet państwowy Łotwy na r. 1922/23. zatwierdzony na posiedzeniu konstytuanty z dnia 19. 7. 1922 zawiera, jako 9 pozycję ministerstwa skarbu, następujące wydatki departamentu dla spraw morskich:

1) Pensje	3 175	tys. rbl. łot.
2) Inne wydatki	494	„ „ „
3) Wydatki eksploatacyjne	54 958	„ „ „
4) Pensje urzędów portowych	19 433	„ „ „
5) Inne wydatki urzed. portowych	2 725	„ „ „
6) Eksploat. wydatki urzęd. port.	11 308	„ „ „
7) Pensje personelu Szkoły Morskiej	1 090	„ „ „
8) Inne wydatki Szkoły Morskiej	256	„ „ „
razem	93 441	tys. rbl. łot.

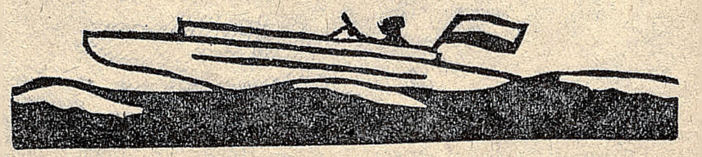
Do tego dochodzą w uzupełnieniu budżetowym na rok 1922/23 jeszcze:

Ładowanie iskładowanie towarów	41 145	tys. rbl. łot.
Nowe budowle	2 000	„ „ „
czyli razem	136 586	tys. rbl. łot.

Odpowiada temu w dochodach:

Opłaty za rejestrację statków	45	tys. rbl. łot.
Wpływy z zezwoleń na żeglugę	15	„ „ „
Opłaty portowe	9 000	„ „ „
Za używania urządzeń portowych	3 500	„ „ „
Pilotowe	5 000	„ „ „
Palowe	100	„ „ „
Wagowe	3 800	„ „ „
Tratwowe	2 000	„ „ „
Beczkowe	14 000	„ „ „
Z eksploatacji statków i holowników	6 000	„ „ „
Rozmaite wpływy	700	„ „ „
Dochód urzędu eksploatacyjnego	3 000	„ „ „
ogółem	47 160	tys. rbl. łot.

Widzimy więc, że przewidywane dochody wyniosą około 35% rozchodów, i że deficyt urzędu spraw morskich wyniesie 89½ milionów łotewskich rubli.



Estonja.

Uwalnianie wód estońskich z min.

Władze estońskie podały do ogólnej wiadomości, że estońskie wyławiacze min ukończyły w dniu 1 października rb. poszukiwanie i uwalnianie od min przestrzeni zawartej między lądem a linją przechodzącą przez punkta o następujących współrzędnych geogr.: szer. 58° 01 40" N i 24° 10' 30" O, szer. 58° 06' 10" i dług. 24° 13' 30" O, szer. 58° 14' 30" N i dług. 24° 21' 30" O, szer. 58° 15' 30" N i dług. 24° 29' 20" O, szer. 58° O' 40" N i dług. 24° 00" O. Wyłowiono 8 min.

Obszar powyższy oddany już został do nawigacji, Estonja jednak nie bierze na siebie odpowiedzialności za jakiekolwiek wypadki, mogące tam zajść wskutek zetknięcia się z miną.

Szwecja.

Dalsza przebudowa kanału Gota.

Podczas wojny przebudowano już odcinek od portu morskiego Göteborg do jeziora Wenern na głębokość 4-metrową. Dalsza część tej drogi wodnej, od Wenern do Sztokholmu, zbudowana jeszcze w roku 1832, ma głębokość 3-metrową. Badania wstępne ku dalszej rozbudowie wykazały, że opłaci się pogłębić tą drogę zaledwie do 3,4 metra, ale za to znieść 58 starych szluz i pobudować zamiast nich 10 zupełnie nowych, gdyż liczne szluzowania czynią przewozy tym kanałem powolnemi i względnie kosztownemi. Całkowite koszta przebudowy obliczono w wysokości 15 mil. koron.

Francja.

Uchwała Rady International Chamber of Commerce w Paryżu dnia 15 6 22 r.:

„I. C. of C. zwraca uwagę na szerzące się obecnie dążenie wielu krajów do uprzywilejowania swojej bandery i zaznacza, że uważa akcję tę za wrogą dla rozwoju międzynarodowego handlu.

Powoływanie się na to, że handel kraju przynależy do jego marynarki handlowej — jest zasadą niezdrową, która nie może być ogólnie uznana przez świat handlowy, ponieważ w czasie pokoju zasada wolności mórz może być utrzymana jedynie drogą ujednostajnienia przywilejów wszystkich bander w portach całego świata."

Jakie przywileje ma bandera polska prócz braku podstaw prawnych oraz prawa utrzymywania kapitanów i załóg cudzoziemskich?

Międzynarodowa konferencja morskiego prawa w Brukseli.

Konferencja ta zebrała się po dziesięcioletniej przerwie 16 października rb. w Brukseli. Otwierając posiedzenie belgijski minister spraw zagranicznych w szczególnie serdeczny sposób powitał przedstawicieli nowych państw — Jugosławji, Polski, Finlandji, Łotwy i Estonji. Przedstawicielem Polski jest prof. Jan Namitkiewicz. Na przewodniczącego jednogłośnie obrano Belgijczyka Ludwika Franka. Dotychczas rozpatrzono sprawy odpowiedzialności okrętów handlowych za uszkodzenie urządzeń portowych, oraz upoważnienie kapitanów do zaciągania pożyczek podczas podróży. Jak wiadomo, zastosowania nowoczesnych środków komunikacyjnych i pocztowych silnie ograniczyło faktycznie zastosowanie bodmerji; telegraf bez drutu, również, według zdania przedstawiciela Holandji daje dalszą możność wejścia w porozumienie ze swym armatorem, wobec czego przedstawiciel Holandji uważa za wskazane ograniczyć prawo samodzielnego zaciągania pożyczek ze strony kapitana tylko do wypadków potrzeby morskiej. Sprzeciwiają się temu przedstawiciele Francji, Norwegji i Niemiec, uważając, że ograniczenie jest niekorzystne dla małych transportowych towarzystw żeglugowych, któreby międzynarodowy zakaz pewnego rodzaju pożyczek szkodliwie krępował. Jak pierwszą tak i drugą z wymienionych spraw, po wysłuchaniu dezyderatów przedstawicieli państw oddano na rozpatrzenie specjalnej na ten cel podkomisji.

Decyzja sądu morskiego w sprawie zatonięcia „Hammonji".

Wielki parowiec osobowo-towarowy „Hamonja" hambursko-amerykańskiej linji, zatonął, jak wiadomo, 9 X pomiędzy wyspami Azorskiemi a Hiszpanją, po zdjęciu wszystkich pasażerów i załogi z pokładu jego przez statki angielskie, przyczem z powodu paniki zginęło kilkunastu pasażerów, gdyż morze było wzburzone i pierwsze łodzie przy spuszczaniu się przewróciły. Była to pierwsza transatlantycka podróż nowego niemieckiego parowca do południowej Ameryki i przyczyna zatonięcia zdawała się odrazu zagadkowa, wobec czego rozprawa sądowa i decyzja sądu w Hamburgu, dotycząca kapitana i załogi były oczekiwane ze zrozumiałą niecierpliwością. Rozprawa nie wykryła złej woli, lecz wykryła natomiast w sposób niezbity niedbalstwo, które wyraziło się w tem, że z 9 portów (otworów) węglowych prawicy 8 było w chwili wypadku nieszczelnych, oraz niedopowiednio słabą budowę grodzi poprzecznych i dna bocznych węglowni, które się załamywały pod parciem wody, wywołując z początkowo nieznacznej awarji — groźne zalanie maszyn wodą i przelewanie się wody przez kilka połączonych grodzieni. Bardzo niepraktycznem było też urządzenie portów węglowych na wysokości zaledwie dwu metrów nad linją wodną, z zaopatrzeniem jedną zaledwie śrubą zaciskową. Przez nieszczelność portów, przedostanie się większych mas wody, jak uznał sąd, było niemożliwe, wobec czego główna przyczyna przecieku pozostanie zagadkową.

Pensylwańska kolej projektuje budowę dkóch oceanicznych mamutów, większych od „Majestic" i „Leviathan" o szybkości 30 mil na godzinę. W połączeniu z tym projektem powstała kwestja budowy oceanicznej przystani w Montauk Point na Long Island, przez co skróci się podróż morska o wiele godzin.

Z życia Ligi Żeglugi Polskiej

Oddział stołeczny Ligi Żeglugi jest bieżącej jesieni znacznie ruchliwszy niż przedtem. Wygłoszono odczyty: o porcie w Kłajpedzie, o prawie morskim, o handlu morskim z Łotwą. Referentami byli pp. J. Rummel i Kdr. rez. J. de Bondi. Zapowiedziany został na 29 listopada odczyt inż. Konopki. Zebrania odbywają się od pewnego już czasu co środę, o godz. 8-mej wieczorem, Marszałkowska 63, na co pilnie zwracamy uwagę wszystkich żeglarzy i przyjaciół żeglugi.

Z życia I-go Polskiego Klubu Jachtowego.

Zebrania zimowe miesięczne klubu odbywają się każdej pierwszej po piętnastym soboty w polskim hotelu „Continental" w Gdańsku. Najbliższe zebranie miesięczne — 16-go grudnia o godz. 6 wieczorem. W jesiennym okresie zarząd klubu przygotował i prowadził akcję ku rozszerzeniu działalności klubu i ku zaopatrzeniu go w odpowiedni inwentarz, jachty i pomieszczenie na sezon letni.

W jesiennym okresie wspierali zarząd pracą i finansową pomocą szczególniej członkowie, pp. St. Grabski, członek Rady Portu I. Modzelowski, organizator letnich obozów akademickich na wybrzeżu, L. Lorkiewicz, który obrany został do zarządu z funkcją skarbnika w miejsce p. J. Wojniłowicza, który pozostał nadal w zarządzie jako jego zastępca na powiaty położone na zachód od Gdańska, oraz członkowie nowoutworzonej sekcji Akademickiej Klubu, składającej się ze studentów politechniki gdańskiej.

Podkreślić należy, iż dzielni młodzieńcy w wieku lat 14 do 15, Rummel i Tomaszewski, zbudowali własnemi siłami małą łódź żaglową na 3 osoby w Sopotach i po skutecznej letniej żegludze ofiarowali łódź Klubowi. Za samodzielną budowę łodzi i dar Klubowi otrzymali młodzi ludzie uroczyste podziękowanie Klubu, wraz z medalem odzyskania Bałtyku, ofiarowanym przez p. Modzelowskiego.

Łódź została przyprowadzona w listopadzie do Gdańska na Hak Polski i mimo swych małych wymiarów szczęśliwie przebyła podróż otwartą redą do Nowegoportu.

Jednocześnie nabyte zostały boje kotwicowe, które będą stały przy letnim stanowisku jachtów. Obydwa jachty — „Witold" i „Halka" znajdują się obecnie na zimowych leżach, pierwszy na Holmie, drugi na stoczni gdańskiej, gdzie podlega gruntownej naprawie. Tabor Klubu w najbliższym czasie ma się powiększyć o dwa jachty prywatne i jeden klubowy.

Wrześniowe zebranie miesięczne klubu odbyło się dnia 15 bm. w hotelu Continental w Gdańsku. Przewodniczący na wstępie przywitał nowoprzybyłych członków w osobie przedstawiciela Rzpltej w Gdańsku, p. D. Kęszyckiego, p. dra Wł. Paneckiego i rektora politechniki warszawskiej, p. profesora Ignacego Radziszewskiego. Po wysłuchaniu sprawozdania zarządu ze spraw organizacyjnych i kasowych zebranie szczegółowo omawiało sprawę rozszerzenia działalności klubowej na całą Rzeczpospolitą. Uchwalono zwrócić specjalną uwagę na propagandę sportu żaglowego w jeziorach i rzekach w kraju. Upoważniono p. Ignacego Modzelewskiego do ugruntowania wydziału klubu w Warszawie, jako placówki nie zmiernie ważnej dla łączności klubu z krajem, zwłaszcza w zimie. Ustalono, iż członkowie korespondenci pozostawać mają na prawach członków popierających, co ma być uwzględnione w regulaminie wewnętrznym, który jest w opracowaniu.

Sport motorowy w Warszawie.

W ostatnich czasach nawiązany został kontakt między I polskim klubem jachtowym w Gdańsku z jednej strony, a klubem samochodwym i prywatnymi właścicielami motorówek w Warszawie, celem stworzenia sekcji wodnego sportu motorowego w Warszawie. Bardzo wskazanem jest, ażeby sport motorowy na Wiśle w Warszawie rozwijał się w łączności ścislejszej z nowym pierwszym klubem jachtowym morskim, gdyż pozwoliłoby to Warszawianom nietylko korzystać z doświadczenia sportowców z wybrzeża i wprowadzić wiele udoskonaleń sportowych, lecz też organizować wycieczki motorówek Wisłą do Gdańska, oraz móc się ćwiczyć latem na morzu, korzystając z instrukcyj i porad sportowców morskich.



Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany*).

Do Gdańska zawinął, zawinie: data	skąd	z Gdańska odpłynie: dokąd	data	Nazwa okrętu	Postój	Towarzystwo okrętowe wzgl. makler
10.12.	z franc. portów i Antwerpji	do Królewca, Antwerpji i fr. portów	16.12.	Jumieges	Schellmühl	Worms & Cie.
13.12.	„ „ portów, Antwerpji i Bremy	„ Antwerpji i franc. portów	18.12.	Brand	„	„
24.12.	„ franc. portów i Antwerpji	„ Kłajpedy, Antwerpji i portów franc.	30.12.	Caudebec	„	„
8. 1.	„ „ „	„ Antwerpji i portów francuskich	14. 1.	Joinville	„	„
7.12.	„ Lipawy	„ Halifaxu, Nowego Yorku	8.12.	Estonia	śpichrz Vistula	United Baltic Corp.
28.12.	„ „	„ „ „	29.12.	Lituania	„ „	„
9.12.	„ „	„ Londynu	9.12.	Baltriger	„ „	„
12.12.	„ Londynu	„ Lipawy	13.12.	Baltriger	„ „	„
16.12.	„ Lipawy	„ Londynu	16.12.	Baltannic	„ „	„
19.12.	„ Londynu	„ Lipawy	20.12.	Baltannic	„ „	„
23.12.	„ Lipawy	„ Londynu	23.12.	Baltriger	„ „	„
26.12.	„ Londynu	„ Lipawy	27.12.	„	„ „	„
4.12.	„ Lowestoft	„ Londynu	12.12.	Motlau	Nowy Port	Behnke & Sieg
28.12.	„ Nowego Yorku,	„ Nowego Yorku	14.12.	Samland	„ „	“ „
7.12.	„ Göteborgu	„ Lubeki	10.12.	Frode	„ „	F. G. Reinhold

*) Stale nazywać będziemy: Kaiserhafen — Szkutową Wodą, Freibezirk — obwodem wolnym, Uferbahn — koleją adrzeczną, Weichselbahnhof — dworcem nadwiślańskim, Hafenkanal — kanałem portowym. Red.

Z morza

s/s Dwina, ang. z Arrhus, tow., 465 t, s/s Alexandra, niem. z Królewca, śledzie, 354 t, s/s Nürnberg, niem. z Szczecina, próżny, 555 t., s/s Hansa, niem. z Peterhead, śledzie, 438 t, s/s Arcona, niem. z Szczecina, tow. 305 t.

s/s Odin, niem. z Świnoujścia, 30 pas., 466 t, s/s Venus, niem. z Rotterdamu, tow., 361 t, s/s Silvana, niem. z Hamburga, próżny, 338 t, s/s Baltriga, ang. z Londynu, 7 pas., 658 t, s/s Badenia, niem., z Westhartlepool, węgle i koks, 510 t.

s/s Estonja, duń. z Nowego Jorku, pas. i tow., 3820 t, s/s Eleonore Marsk, duń. z Kopenhagi, próżny, 1198 t, s/s Nösted I, norw. z Kopenhagi, próżny, 704 t, s/s Stern, niem. z Szczecina próżny, 1042 t, s/s Pan, niem. z Hamburga, tow., 576 t.

s/s Real, niem., 2298 t. z Kielu, próżny, s/s Harvestehude, gd., 797 t. z Szczecina, próżny, s/s Magenhild, norw., 678 t. z Londynu, tow., s/s Warszawa, hol., 2535 t. z Rotterdamu, pr., s/s Peter Mörsk, duń., 807 t. z Kopenhagi, próżny.

Lwów, pol. 964 t., z Kopenhagi pr., Odin, niem., 466 t. z Piławy pas., Baltannic, an., 657 t. z Londynu 211 pas. i tow., Creal, niem., 310 t., z Hamburga tow., Elsborg, duń., 954 t. z Horsens próżny, Taurus, niem., z Szczecina z łodzią transp. 613 t. z Reudsburg próżny.

Estonja, duńsk. 3820 t. z Libawy tow. i pas.; Libau niem. 350 t. z Lubeki tow.; Gylfe szw. 324 t. z Friedrichsham, próżny.

Hansa gd., 438 t. z Lubeki próżny, Glengelder ang., 453 t. z Yarmouth śledzie, Ernst niem., 340 t. z Hamburga tow., Lituania duń., 3950 t., z Nowego Yorku pas. i tow., Mineral. niem., 309 t. z Hamburga tow.

s/s Hansa, kł., 349 t, z Arhus, tow., s/s Nils Ebbesen, duń., 382 t, z Kopenhagi, 38 pas. i tow., s/s Odin, niem., 466 t, z Piławy, 6 pas., s/s Baltanic, ang., 657 t, z Londynu, pas. i tow.

Kovno, ang. 1477 t. z Hull 25 pas. i tow.; Olivea szw. 1089 t. z Piławy próżny; Arcona niem. 303 t. z Szczecina towary; Hup norw. 1050 t. z Piławy próżny.

Triton, niem. z łodzią transp. nr. 90, 541 t. do Piławy, próżny; Herma, niem., 311 t. do Hamburga, tow., Odin, niem., 466 t. do Świnoujścia, 34 pas., Etzel, gd., 599 t. do Antwerpji, tow., Helene Hamroth, niem., 641 t, do Londynu, tow., Baltriger, ang., 641 t, do Londynu, pas. i tow., Colpino, ang., 1465 t., do Hull, pas. i tow.

Na morze

s/s Baltanic, ang. do Londynu, pas. i tow., 6579 t, s/s Glückauf z łodzią transp. 5 do Bremerhaven próżny, 654 t, s/s Harnholm, duń. do Manchesteru, tow., 839 t, s/s Boltenhof, niem. do Friehsham, próżny, 1230 t, s/ Hansa, kł. do Antwerpji, drzewo, 439 t, s/s Larpol, ang. do Grimby, drzewo, 783 t, s/s Albis, niem. do Auberg, sól, 613 t, s/s Orneborg, duń. do Libawy, 1055 t.

s/s. Odin, niem. do Piławy, pas., 466 t, s/s Strassburg, niem. do Londynu, drzewo, 519 t. s/s Thyra, niem., do Londynu, podkłady, 928 t.

s/s Pologne, fr. do Le Havre, tow., 1841 t, s/s Ernest, niem. do Hamburga, tow., 340 t.

s/s Slyndeborg, norw., 858 t. do Londynu, drzewo, s/s Oberpräs. Delbrück, gd., 620 t. do Szczecina, próżny, s/s Wisła, pol., 345 t. do Grangemouth, drzewo.

Smoleńsk, ang., 1534 t. do Londynu pas. i tow., Odin niem., 466 t. do Swinoujścia pas., Hansa, dg. 438 t. do Lubeki drzewo, Moewe, niem., 562 t. do Bremerhaven 166 pas., Venus, pas. i tow., Camchon, szw., 857 t. do Dublin drzewo, Pax, niem., 301 t., do Bremeny drzewo, Kovno, ang. 1477 t. do Swinoujścia drzewo, Nils Ebesen, duń. 382 t. do Kopenberg, niem., 361 t. do Rotterdamu tow., Sigfried, niem., 329 t. do Elly 300., Tyber, szw., 823 t. z Kopenhagi tow., Albis, niem.,

Drahe, niem. z łodzią transp. Unterweser 1974 t. do Amsterdamu drzewo. Wilson, niem. z łodzią tr. Schmalenfeldt 333 t., i Hachenfelde 333 do Amsterdamu, drzewo.; Centoner z łodzią transp. Post 382 t. do Hardlingen, drzewo.; Cereal, niem. 310 t. do Królewca tow.; Aegir fin. 45 t. do Szczecina tow.; Planet niem. 478 t. do Amsterdamu, drzewo; Peter Merst duńsk. 807 do Londynu, pokładu.

Prezydent Arthur am., 6019 t. do Nowego Yorku 199 pas., Albis, niem., 613 t. do Louthampton drzewo.

Sport żaglowy w Warszawie.

Sport żaglowy zaczyna się pomyślniej rozwijać w Warszawie. Jak się dowiadujemy, nowopowstała sekcja żeglarska Wojskowego Klubu Wioślarskiego posiadać ma ku rozpoczęciu sezonu letniego 1923 nie mniej niż 12 łodzi żaglowych, w tem 6 klubowych i 6 prywatnych.

Kursa żeglarskie dla rybaków.

Nadzwyczaj pożyteczne kursa dla rybaków morskich, zorganizowane przy Szkole Morskiej w Tczewie latem rb. przez Towarzystwo Przyjaciół Rybaków Morskich, dały tak skuteczne wyniki, że obecnie Morski Urząd Rybacki organizuje krótki kurs świąteczny w Gdyni, — dla rybaków, którzy nie mogą się odalić od swego zawodu. Niezależnie od tego kurs letni dla młodych rybaków, pragnących się wyćwiczyć w teoretycznej nauce żeglarstwa, odbędzie się w roku 1923, latem, w Szkole Morskiej w Tczewie.

Chociaż tak haniebnie zatopiona przez Niemców „Lusitania" leży koło brzegów angielskich poza granicą wód terytorjalnych, jednak instytucja rządowa angielska Biuro wojennego ryzyka — „Wir Risk Bureau" rości pretensie do władania tym rozbitkiem. Biuro z satysfakcją dowiaduje się, że amerykańska ratownicza kompanja niema zamiaru prosić rządu amerykańsk. o zezwolenie na wydobycie skarbów zatopionych w „Lusitanji", ponieważ kompanja angielska z zezwolenia Biura przygotowuje się do tej akcji.

W „Polsce Zbrojnej" nr. 282 w artykule p. St. Węglarza p. t. „Porty polskie" dostrzegliśmy poważny błąd. Streszczając projekt portu w Tczewie p. Węglarz mówi o możności „przeprowadzenia regulacji i pogłębienia Wisły". W rzeczywistości ani regulacja, ani pogłębienie Wisły od Tczewa do morza nie były nigdy projektowane, jako niemożliwe ze względu na ruchomość piasków na Wiśle.

Czcionkami drukarni Towarzystwa Wydawniczego Pomorskiego, Tow. Akc., Gdańsk, Brotbänkengasse 14.